Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►**B** **DIRECTIVA 2002/49/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

de 25 de Junho de 2002

relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente

(JO L 189 de 18.7.2002, p. 12)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►**M1**	Regulamento (CE) n.º 1137/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Outubro de 2008	L 311	1	21.11.2008
►**M2**	Diretiva (UE) 2015/996 da Comissão de 19 de maio de 2015	L 168	1	1.7.2015
►**M3**	Regulamento (UE) 2019/1010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 5 de junho de 2019	L 170	115	25.6.2019
►**M4**	Regulamento (UE) 2019/1243 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de junho de 2019	L 198	241	25.7.2019
►**M5**	Diretiva (UE) 2020/367 da Comissão de 4 de março de 2020	L 67	132	5.3.2020

Retificada por:

►**C1**	Retificação, JO L 5 de 10.1.2018, p. 35 (2015/996)

▼B

DIRECTIVA 2002/49/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 25 de Junho de 2002

relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente

Artigo 1.º

Objectivos

1. O objectivo da presente directiva é definir uma abordagem comum para evitar, prevenir ou reduzir, numa base prioritária, os efeitos prejudiciais da exposição ao ruído ambiente, incluindo o incómodo dela decorrente. Para esse efeito, serão progressivamente postas em prática as seguintes acções:

a) Determinação da exposição ao ruído ambiente, através da elaboração de mapas de ruído, com base em métodos de avaliação comuns aos Estados-Membros;

b) Informação do público sobre o ruído ambiente e seus efeitos;

c) Aprovação, pelos Estados-Membros, de planos de acção baseados nos resultados da elaboração de mapas de ruído, a fim de prevenir e reduzir o ruído ambiente, sempre que necessário e em especial quando os níveis de exposição forem susceptíveis de provocar efeitos nocivos para a saúde humana, e preservar a qualidade do ambiente acústico, quando seja boa.

2. A presente directiva destina-se também a fornecer a base para desenvolver medidas comunitárias de redução do ruído emitido pelas principais fontes, nomeadamente veículos e infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias, aeronaves, equipamento industrial e de exterior e maquinaria móvel. Para o efeito, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, o mais tardar em 18 de Julho de 2006, propostas legislativas adequadas. Ao fazê-lo, deverá ter em consideração os resultados do relatório a que se refere o n.º 1 do artigo 10.º

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva é aplicável ao ruído ambiente a que os seres humanos se encontram expostos, em especial em áreas construídas, parques públicos ou noutras zonas tranquilas de uma aglomeração, em zonas tranquilas em campo aberto, nas imediações de escolas, hospitais e outros edifícios e zonas sensíveis ao ruído.

2. A presente directiva não é aplicável a ruídos produzidos pela própria pessoa exposta, a ruídos provenientes de actividades domésticas, a ruídos produzidos por vizinhos, a ruídos em locais de trabalho ou dentro dos meios de transporte ou ainda devidos a actividades militares em zonas militares.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

▼B

a) «Ruído ambiente», um som externo indesejado ou prejudicial, criado por actividades humanas, incluindo o ruído emitido por meios de transporte, tráfego rodoviário, ferroviário, aéreo e instalações utilizadas na actividade industrial, tais como as definidas no anexo I da Directiva 96/61/CE do Conselho, de 24 de Setembro de 1996, relativa à prevenção e controlo integrados da poluição ([1]);

b) «Efeitos prejudiciais», efeitos nocivos para a saúde humana;

c) «Incómodo», o grau de incómodo gerado pelo ruído ambiente sobre a população, determinado por meio de levantamentos no terreno;

d) «Indicador de ruído», uma escala física para a descrição do ruído ambiente que tenha uma relação com um efeito prejudicial;

e) «Avaliação», qualquer método para calcular, prever, estimar ou medir o valor de um indicador de ruído, ou os efeitos prejudiciais a ele associados;

f) L_{den} (indicador de ruído dia-fim-de-tarde-noite): o indicador de ruído associado ao incómodo geral, conforme definido mais pormenorizadamente no anexo I;

g) L_{day} (indicador de ruído diurno): o indicador de ruído associado ao incómodo durante o período diurno, conforme definido mais pormenorizadamente no anexo I;

h) $L_{evening}$ (indicador de ruído do fim-de-tarde): o indicador de ruído associado ao incómodo durante o período vespertino, conforme definido mais pormenorizadamente no anexo I;

i) L_{night} (indicador de ruído nocturno): o indicador de ruído associado a perturbações do sono, conforme definido mais pormenorizadamente no anexo I;

j) «Relação dose-efeito», a relação entre o valor de um indicador de ruído e um efeito prejudicial;

k) «Aglomeração», uma parte do território, delimitada pelo Estado-Membro, com uma população superior a 100 000 habitantes e uma densidade populacional que esse Estado-Membro considera como zona urbanizada;

l) «Zona tranquila de uma aglomeração», uma zona, delimitada pela autoridade competente, por exemplo, que não está exposta a um L_{den} ou a outro indicador de ruído adequado superior a determinado valor estabelecido pelo Estado-Membro, a partir de nenhuma fonte de ruído;

m) «Zona tranquila em campo aberto», uma zona, delimitada pela autoridade competente, que não é perturbada pelo ruído do tráfego, da indústria ou de actividades recreativas;

n) «Grande eixo rodoviário», uma estrada regional, nacional ou internacional, designada pelo Estado-Membro, onde se verificam mais de 3 milhões de passagens de veículos por ano;

([1]) JO L 257 de 10.10.1996, p. 26.

▼B

o) «Grande eixo ferroviário», uma via férrea, designada pelo Estado-Membro, onde se verificam mais de 30 000 passagens de comboios por ano;

p) «Grande aeroporto», um aeroporto civil, designado pelo Estado-Membro, com mais de 50 000 movimentos por ano (sendo um movimento uma descolagem ou uma aterragem), com excepção dos que se destinam exclusivamente a acções de formação em aeronaves ligeiras;

q) «Elaboração de mapas de ruído», uma compilação de dados sobre uma situação de ruído existente ou prevista em termos de um indicador de ruído, demonstrando a ultrapassagem de qualquer valor-limite pertinente em vigor, o número de pessoas afectadas em determinada zona, o número de habitações expostas a determinados valores de um indicador de ruído em determinada zona;

r) «Mapa estratégico de ruído», um mapa para fins de avaliação global da exposição ao ruído em determinada zona, devido a várias fontes de ruído, ou de estabelecimento de previsões globais para essa zona;

s) «Valor-limite», um valor L_{den} ou L_{night}, e, se adequado, L_{day} e $L_{evening}$, tal como determinado pelo Estado-Membro, que, caso seja excedido, dá ou pode dar origem a medidas de redução do ruído por parte das autoridades competentes; os valores-limite podem ser diferentes em função dos diversos tipos de ruído (tráfego rodoviário, ferroviário ou aéreo, ruído industrial, etc.), das imediações e do grau de sensibilidade da população ao ruído; podem também ser diferentes para situações existentes e para situações novas (quando se verifica uma mudança da situação no que se refere à fonte de ruído ou à utilização das imediações);

t) «Planos de acção», os planos destinados a gerir os problemas e efeitos do ruído, incluindo a redução do ruído, se necessário;

u) «Planeamento acústico», o controlo do ruído futuro através de medidas programadas, tais como o ordenamento do território, a engenharia de sistemas para a gestão do tráfego, o planeamento da circulação, a redução do ruído por medidas adequadas de isolamento sonoro e de controlo do ruído na fonte;

v) «Público», uma ou mais pessoas singulares ou colectivas e, de acordo com a legislação ou práticas nacionais, as suas associações, organizações ou grupos;

▼M3

w) «Repositório de dados», um sistema de informação, gerido pela Agência Europeia do Ambiente, que contém informações sobre o ruído ambiental e dados disponibilizados através dos nós nacionais de comunicação de informações e intercâmbio de dados, sob controlo dos Estados-Membros.

▼B

Artigo 4.º

Aplicação e responsabilidades

1. Os Estados-Membros designarão, aos níveis adequados, as autoridades competentes e os organismos responsáveis pela aplicação da presente directiva, incluindo as autoridades responsáveis pela:

a) Elaboração e, se for caso disso, aprovação dos mapas de ruído e dos planos de acção para aglomerações, grandes eixos rodoviários ou ferroviários e grandes aeroportos;

▼B

b) Recolha dos mapas de ruído e dos planos de acção.

2. Os Estados-Membros porão ao dispor da Comissão e do público as informações referidas no n.º 1, o mais tardar em 18 de Julho de 2005.

Artigo 5.º

Indicadores de ruído e respectiva aplicação

1. Os Estados-Membros aplicarão os indicadores de ruído L_{den} e L_{night}, tal como se refere no anexo I, para a preparação e revisão da elaboração de mapas estratégicos de ruído de acordo com o estabelecido no artigo 7.º

Até que se torne obrigatória a utilização de métodos comuns de avaliação para a determinação de L_{den} e L_{night}, os indicadores de ruído nacionais existentes e os dados associados podem ser utilizados pelos Estados-Membros para este efeito e deverão ser convertidos nos indicadores acima referidos. Estes dados acústicos não deverão ter mais de três anos.

2. Os Estados-Membros podem utilizar indicadores de ruído suplementares para casos especiais, tais como os estabelecidos no ponto 3 do anexo I.

3. Para o planeamento acústico e a zonagem acústica, os Estados-Membros poderão utilizar indicadores de ruído diferentes do L_{den} e do L_{night}.

4. O mais tardar em 18 de Julho de 2005, os Estados-Membros comunicarão à Comissão eventuais valores-limite pertinentes, expressos em termos de L_{den} e L_{night}, e, se for caso disso, L_{day} e $L_{evening}$, em vigor nos seus territórios ou em preparação, no que se refere ao ruído do tráfego rodoviário e ferroviário, ao ruído de aeronaves nas imediações dos aeroportos e ao ruído em instalações de actividade industrial, juntamente com explicações sobre a implementação dos valores-limite.

Artigo 6.º

Métodos de avaliação

1. Os valores de L_{den} e L_{night} serão determinados pelos métodos de avaliação definidos no anexo II.

▼M4

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 12.º-A no que diz respeito a alterar o anexo II a fim de estabelecer métodos comuns de avaliação para a determinação de Lden e Lnight.

▼B

3. Os efeitos prejudiciais poderão ser avaliados com base nas relações dose-efeito referidas no anexo III.

▼M4

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 12.º-A no que diz respeito a alterar o anexo III a fim de estabelecer métodos comuns de avaliação para determinar os efeitos prejudiciais.

▼B

Artigo 7.º

Elaboração de mapas estratégicos de ruído

1. Os Estados-Membros assegurarão que, até 30 de Junho de 2007, sejam elaborados e, se for caso disso, aprovados pelas autoridades competentes, mapas estratégicos de ruído relativos à situação no ano civil anterior, para todas as aglomerações com mais de 250 000 habitantes, todos os grandes eixos rodoviários com mais de seis milhões de passagens de veículos por ano, os grandes eixos ferroviários com mais de 60 000 passagens de comboios por ano e os grandes aeroportos situados nos seus territórios.

Até 30 de Junho de 2005, e daí por diante de cinco em cinco anos, os Estados-Membros informarão a Comissão sobre os grandes eixos rodoviários com mais de seis milhões de passagens de veículos por ano, os grandes eixos ferroviários com mais de 60 000 passagens de comboios por ano, os grandes aeroportos e aglomerações com mais de 250 000 habitantes, situados no seu território.

2. Os Estados-Membros aprovarão as medidas necessárias para garantir que, até 30 de Junho de 2012 e, daí por diante de cinco em cinco anos, sejam elaborados e, se for caso disso, aprovados pelas autoridades competentes mapas estratégicos de ruído relativos à situação no ano civil anterior para todas as aglomerações e para todos os grandes eixos rodoviários e ferroviários.

O mais tardar em 31 de Dezembro de 2008, os Estados-Membros informarão a Comissão sobre todas as aglomerações e todos os grandes eixos rodoviários e ferroviários situados no seu território.

3. Os mapas estratégicos de ruído devem obedecer aos requisitos mínimos estabelecidos no anexo IV.

4. Os Estados-Membros vizinhos cooperarão na elaboração de mapas estratégicos de ruído das zonas fronteiriças.

5. Os mapas estratégicos de ruído serão reanalisados e, se necessário, revistos, pelo menos de cinco em cinco anos a contar da data da sua elaboração.

Artigo 8.º

Planos de acção

1. Os Estados-Membros assegurarão que, o mais tardar em 18 de Julho de 2008, as autoridades competentes definam planos de acção destinados a gerir, nos seus territórios, os problemas e efeitos do ruído, incluindo a redução do ruído, se necessário em relação a:

a) Locais situados perto de grandes eixos rodoviários, com mais de seis milhões de passagens de veículos por ano, de grandes eixos ferroviários com mais de 60 000 passagens de comboios por ano e de grandes aeroportos;

b) Aglomerações com mais de 250 milhares de habitantes. Esse plano deve igualmente ter por objectivo preservar zonas tranquilas em relação ao aumento do ruído.

As medidas a adoptar no âmbito dos planos de acção ficarão à discrição das autoridades competentes, mas deverão nomeadamente determinar prioridades que poderão ser identificadas quando é ultrapassado qualquer valor-limite relevante ou por outros critérios escolhidos pelos Estados-Membros e aplicar-se especialmente às áreas mais importantes estabelecidas na elaboração dos mapas estratégicos de ruído.

▼B

2. Os Estados-Membros assegurarão que, o mais tardar em 18 de Julho de 2013, as autoridades competentes elaborem planos de acção, nomeadamente para determinar prioridades que poderão ser identificadas quando é ultrapassado qualquer valor-limite relevante, ou por outros critérios escolhidos pelos Estados-Membros para as aglomerações e todos os grandes eixos rodoviários e ferroviários situados no seu território.

3. Os Estados-Membros informarão a Comissão dos outros critérios pertinentes referidos nos n.os 1 e 2.

4. Os planos de acção obedecerão aos requisitos mínimos estabelecidos no anexo V.

▼M3

5. Os planos de ação são reanalisados e, se necessário, revistos, sempre que surja um acontecimento significativo que afete a situação existente em termos de ruído, e no mínimo de cinco em cinco anos a contar da data da aprovação desses planos.

As reanálises e revisões, que, nos termos d do primeiro parágrafo, deveriam ser efetuadas em 2023, são adiadas, devendo ser realizadas até 18 de julho de 2024.

▼B

6. Os Estados-Membros vizinhos cooperarão na elaboração de planos de acção para as zonas fronteiriças.

7. Os Estados-Membros assegurarão que o público seja consultado sobre as propostas de planos de acção e tenha a oportunidade de participar precoce e efectivamente na preparação e revisão dos planos de acção, que os resultados dessa participação sejam tomados em consideração e que o público seja informado das decisões tomadas. Serão estabelecidos prazos razoáveis, que permitam dar tempo suficiente a cada fase da participação do público.

Se a obrigação de executar um procedimento de participação pública resultar simultaneamente da presente directiva e de qualquer outra legislação comunitária, os Estados-Membros poderão prever procedimentos conjuntos, a fim de evitar a duplicação de esforços.

Artigo 9.º

Informação do público

▼M3

1. Os Estados-Membros asseguram que os mapas estratégicos de ruído que elaboraram, e se tiver sido caso disso adotaram, e os planos de ação que elaboraram, sejam disponibilizados e divulgados ao público nos termos dos atos legislativos da União aplicáveis, nomeadamente as Diretivas 2003/4/CE ([1]) e 2007/2/CE ([2]) do Parlamento Europeu e do Conselho, e em conformidade com os anexos IV e V da presente diretiva, nomeadamente através das tecnologias da informação disponíveis.

▼B

2. Estas informações devem ser claras, compreensíveis e acessíveis. Deve ser elaborada uma síntese que ponha em destaque os elementos essenciais.

([1]) Diretiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de janeiro de 2003, relativa ao acesso do público às informações sobre ambiente e que revoga a Diretiva 90/313/CEE do Conselho (JO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

([2]) Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março de 2007, que estabelece uma infraestrutura de informação geográfica na Comunidade Europeia (INSPIRE) (JO L 108 de 25.4.2007, p. 1).

▼B

Artigo 10.º

Recolha e publicação de dados pelos Estados-Membros e pela Comissão

1. Até 18 de Janeiro de 2004 a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório que passe em revista as medidas comunitárias em vigor relativamente a fontes de ruído ambiente.

▼M3

2. Os Estados-Membros asseguram que a informação fornecida pelos mapas estratégicos de ruído e os resumos dos planos de ação referidos no anexo VI são enviados à Comissão no prazo de seis meses a contar das datas referidas, respetivamente, nos artigos 7.º e 8.º. Para esse efeito, os Estados-Membros enviam apenas as informações por via eletrónica para o repositório de dados obrigatório a estabelecer pela Comissão por meio de atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2. No caso de um Estado-Membro pretender atualizar a informação, descreve as diferenças entre a informação atualizada e a informação inicial, assim como as razões para a atualização, ao disponibilizar as informações atualizadas ao repositório de dados.

▼B

3. A Comissão criará uma base de dados com informações sobre os mapas estratégicos de ruído para facilitar a compilação do relatório referido no artigo 11.º e outros trabalhos de carácter técnico e informativo.

4. A Comissão publicará, de cinco em cinco anos, um relatório de síntese dos dados fornecidos pelos mapas estratégicos de ruído e pelos planos de acção. O primeiro relatório será apresentado até 18 de Julho de 2009.

Artigo 11.º

Apreciação e relatórios

1. O mais tardar em 18 de Julho de 2009, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente directiva.

2. Esse relatório incluirá nomeadamente uma apreciação da necessidade de promover mais acções comunitárias em matéria de ruído ambiente e, se adequado, proporá estratégias de execução sobre aspectos tais como:

a) Objectivos a longo e a médio prazo para a redução do número de pessoas negativamente afectadas pelo ruído ambiente, tendo especialmente em conta as diferenças de clima e de cultura;

b) Medidas suplementares de redução do ruído ambiente emitido por fontes específicas, nomeadamente equipamento para utilização no exterior, meios e infra-estruturas de transportes e certas categorias de actividade industrial, com base nas medidas já implementadas ou em fase de aprovação;

c) A protecção de zonas tranquilas em campo aberto.

▼B

3. O relatório incluirá uma análise da qualidade acústica do ambiente na Comunidade, baseada nos dados referidos no artigo 10.º, e terá em conta o progresso científico e técnico e outras informações pertinentes. Os principais critérios de selecção das estratégias e medidas propostas serão a redução dos efeitos prejudiciais e a relação custo-eficácia.

4. A Comissão, depois de recebido o primeiro conjunto de mapas estratégicos de ruído, voltará a analisar:

— a possibilidade de uma altura de medição de 1,5 metros no ponto 1 do anexo I, relativamente a zonas com casas de 1 piso,

— o limite inferior para a estimativa de pessoas expostas a várias gamas de L_{den} e L_{night} no anexo VI.

5. O relatório será revisto de cinco em cinco anos ou a intervalos mais curtos, se necessário. Conterá uma avaliação da execução da presente directiva.

6. O relatório será acompanhado, quando apropriado, de propostas de alteração da presente directiva.

▼M4

Artigo 12.º

Adaptação ao progresso técnico e científico

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 12.º-A no que diz respeito a alterar o anexo I, ponto 3 e os anexos II e III a fim de adaptá-los ao progresso técnico e científico.

Artigo 12.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 6.º, n.os 2 e 3, e no artigo 12.º, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 26 de julho de 2019. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 6.º, n.os 2 e 3, e no artigo 12.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([1]).

([1]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

▼M4

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 6.º, n.os 2 e 3, e do artigo 12.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

▼B

Artigo 13.º

Comité

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo artigo 18.º da Directiva 2000/14/CE.

2. Nos casos em que se remete para o presente número, serão aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

▼M4

_____

▼B

Artigo 14.º

Transposição

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva o mais tardar em 18 de Julho de 2004. Do facto informarão a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das disposições do direito interno que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 15.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 16.º

Destinatários

Os Estados-Membros são destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO I

INDICADORES DE RUÍDO

a que se refere o artigo 5.º

1. **Definição do indicador de ruído dia-fim-de-tarde-noite (L_{den})**

O nível dia-fim-de-tarde-noite L_{den}, em decibéis (dB), é definido pela seguinte fórmula:

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

em que:

— L_{day} é o nível sonoro médio de longa duração, ponderado A, conforme definido na norma ISO 1996-2: 1987, determinado durante todos os períodos diurnos de um ano,

— $L_{evening}$ é o nível sonoro médio de longa duração, ponderado A, conforme definido na norma ISO 1996-2: 1987, determinado durante todos os períodos vespertinos de um ano,

— L_{night} é o nível sonoro médio de longa duração, ponderado A, conforme definido na norma ISO 1996-2: 1987, determinado durante todos os períodos nocturnos de um ano;

em que:

— o dia corresponde a 12 horas, o fim-de-tarde a 4 horas e a noite a 8 horas. Os Estados-Membros poderão encurtar de 1 ou 2 horas o período vespertino e, por conseguinte, aumentar o período diurno e/ou nocturno, desde que a escolha seja a mesma para todas as fontes e que forneçam à Comissão as informações sobre a diferença sistemática em relação à opção por defeito,

— o início do dia (e, por conseguinte, o início do fim-de-tarde e da noite) será escolhido pelo Estado-Membro (essa escolha é válida para todas as fontes de ruído); os valores por omissão são 07.00 — 19.00 horas, 19.00 — 23.00 horas e 23.00 — 07.00 horas, hora local,

— um ano corresponde ao ano em questão no que se refere à emissão sonora, e a um ano médio no que diz respeito às condições meteorológicas;

e em que

— é considerado o som incidente, o que significa que se ignora o som reflectido pela fachada da habitação em causa (regra geral, isso implica uma correcção de 3 dB em caso de medição).

A altura do ponto de avaliação do L_{den} depende da aplicação:

— em caso de cálculo, para fins da elaboração de mapas de ruído estratégicos no que se refere à exposição ao ruído dentro dos edifícios e na sua proximidade, os pontos de avaliação são fixados a uma altura de 4,0 ± 0,2 m (3,8 a 4,2 m) acima do solo e na fachada mais exposta. Para este efeito, a fachada mais exposta será a parede exterior em frente da fonte sonora específica e mais próxima da mesma; para outros fins, podem ser feitas outras escolhas,

— em caso da medição, para fins da elaboração de mapas de ruído estratégicos de exposição acústica dentro dos edifícios e na sua proximidade, poderão ser escolhidas outras alturas, que todavia não poderão nunca ser inferiores a 1,5 m acima do solo e os resultados deverão ser corrigidos de acordo com uma altura equivalente a 4 m,

▼B

— para outros fins, como planeamento acústico ou zonagem acústica, poderão ser escolhidas outras alturas, que todavia nunca poderão ser inferiores a 1,5 m acima do solo. São exemplos:

— zonas rurais com casas de um piso,

— a concepção de medidas locais destinadas a reduzir o impacto do ruído em habitações específicas,

— um mapa de ruído pormenorizado de uma zona limitada, mostrando a exposição ao ruído de cada uma das habitações.

2. **Definição de indicador de ruído nocturno**

O indicador de ruído para o período nocturno L_{night} é o nível sonoro médio de longa duração, ponderado A, conforme definido na ISO 1996-2: 1987, determinado durante todos os períodos nocturnos de um ano;

em que:

— a duração da noite é de oito horas, conforme definido no ponto 1 do presente anexo,

— um ano corresponde ao ano em questão no que se refere à emissão sonora e a um ano médio no que diz respeito às condições meteorológicas, tal como definido no ponto 1 do presente anexo,

— é considerado o som incidente, tal como descrito no ponto 1 do presente anexo,

— o ponto de avaliação é idêntico ao utilizado para o L_{den}.

3. **Indicadores de ruído suplementares**

Em alguns casos, para além do L_{den} e do L_{night} e, se for caso disso, o L_{day} e o $L_{evening}$, poderá justificar-se a utilização de indicadores de ruído especiais e dos respectivos valores-limite. A título de exemplo, citam-se os seguintes casos:

— a fonte de ruído em causa funciona apenas durante uma pequena parte do tempo (por exemplo menos de 20 % do tempo no total dos períodos diurnos durante um ano, no total dos períodos vespertinos durante um ano, ou no total dos períodos nocturnos durante um ano),

— verifica-se, em média, num ou mais dos períodos, um número muito baixo de acontecimentos acústicos (por exemplo, menos de um acontecimento acústico por hora, podendo um acontecimento acústico ser definido como um ruído que dura menos de cinco minutos; são exemplos, o ruído provocado pela passagem de um comboio ou de uma aeronave),

— a componente de baixa frequência do ruído é significativa,

— L_{amax} ou SEL (nível de exposição sonora) para protecção do período nocturno em caso de picos de ruído,

— protecção suplementar durante o fim-de-semana ou num período específico do ano,

— protecção suplementar no período diurno,

— protecção suplementar no período vespertino,

— combinação de ruídos de diferentes fontes,

— zonas tranquilas em campo aberto,

— o ruído contém fortes componentes tonais,

— o ruído tem características impulsivas.

▼M2

ANEXO II

MÉTODOS DE AVALIAÇÃO DOS INDICADORES DE RUÍDO

(referidos no artigo 6.º da Diretiva 2002/49/CE)

1. INTRODUÇÃO

Os valores de L_{den} e L_{night} determinam-se por cálculo nos pontos de avaliação, de acordo com o método estabelecido no capítulo 2 e com os dados referidos no capítulo 3. As medições podem ser efetuadas de acordo com o capítulo 4.

2. MÉTODOS COMUNS DE AVALIAÇÃO DO RUÍDO

2.1. **Generalidades — ruído industrial e ruído gerado pelos tráfegos rodoviário e ferroviário**

2.1.1. *Definições de indicadores e de gama e banda de frequências*

Os cálculos do ruído incidem ►C1 nas bandas de oitava da gama de frequências compreendida entre 63 Hz e 8 kHz ◄. Devem ser fornecidos resultados por banda de frequências nos intervalos de frequências correspondentes.

Os cálculos efetuam-se em bandas de oitava no caso do ruído industrial e do ruído gerado pelos tráfegos rodoviário e ferroviário, com exceção da potência sonora das fontes de ruído ferroviário, caso em que se utilizam bandas de terço de oitava. No caso do ruído industrial e do ruído gerado pelos tráfegos rodoviário e ferroviário, calcula-se, com base nesses resultados por bandas de oitava, o nível sonoro médio, ponderado A, de longa duração para os períodos diurno, do entardecer e noturno, conforme definido no anexo I e referido no artigo 5.º da Diretiva 2002/49/CE, efetuando o seguinte somatório estendido a todas as frequências:

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

em que:

A_i indica a correção através da ponderação pelo fator A de acordo com a norma IEC 61672-1,

i é o índice da banda de frequências

e T é o período diurno, do entardecer ou noturno.

Parâmetros de ruído:

L_p	Nível instantâneo de pressão sonora	[dB] (ref.[a]: 2×10^{-5} Pa)
$L_{Aeq,LT}$	Nível sonoro médio, L_{Aeq}, de longa duração devido a todas as fontes e fontes imagem, no ponto R	[dB] (ref.[a]: 2×10^{-5} Pa)
L_W	Nível de potência sonora «*in situ*» de uma fonte pontual (em movimento ou estacionária)	[dB] (ref.[a]: 10^{-12} W)
$L_{W,i,dir}$	Nível de potência sonora direcional «*in situ*» para a banda de frequências	[dB] (ref.[a]: 10^{-12} W)
$L_{W'}$	Nível de potência sonora médio «*in situ*» por metro de fonte linear	[dB/m] (ref.[a]: 10^{-12} W)

▼**M2**

Outros parâmetros físicos

p	valor eficaz da pressão sonora instantânea	[Pa]
p_0	Pressão sonora de referência = 2×10^{-5} Pa	[Pa]
W_0	Potência sonora de referência = 10^{-12} W	[watt]

2.1.2. *Qualidade*

Exatidão dos dados de entrada

Os valores que afetem o nível de emissão de uma fonte devem ser determinados com, pelo menos, a exatidão correspondente a uma incerteza de ± 2 dB(A) no nível de emissão da fonte (mantendo inalterados os outros parâmetros).

Utilização de valores predefinidos

Na aplicação do método, os dados de entrada devem refletir a realidade. Em geral, não deve recorrer-se a valores predefinidos para os dados de entrada nem a assunções, que só são aceitáveis se a obtenção dos dados reais implicar custos desproporcionadamente elevados.

Qualidade do *software* utilizado nos cálculos

O *software* utilizado nos cálculos deve ser comprovadamente conforme, por meio da certificação dos resultados obtidos em casos ensaiados, com os métodos aqui descritos.

2.2. **Ruído gerado pelo tráfego rodoviário**

2.2.1. *Descrição da fonte*

Classificação dos veículos

A fonte do ruído gerado pelo tráfego rodoviário determina-se por combinação da emissão sonora de cada veículo integrante do fluxo de tráfego. Agrupam-se os veículos rodoviários em cinco categorias de emissão sonora:

Categoria 1: Veículos a motor ligeiros;

Categoria 2: Veículos pesados médios;

Categoria 3: Veículos pesados;

Categoria 4: Veículos a motor de duas rodas;

Categoria 5: Categoria aberta.

No caso dos veículos a motor de duas rodas, são definidas uma subclasse para ciclomotores e uma subclasse para motociclos mais potentes, dado que o modo de circulação é muito diferente e que o número de veículos de cada tipo é normalmente muito diverso.

As primeiras quatro categorias são obrigatórias; a quinta é facultativa. Destina-se a novos veículos que venham a ser desenvolvidos no futuro e cujas emissões sonoras sejam suficientemente diferentes para necessitarem da definição de uma categoria adicional. Esta categoria pode abranger, por

▼M2

exemplo, os veículos elétricos ou híbridos ou qualquer veículo substancialmente diferente dos classificados nas categorias 1 a 4 que venha a ser desenvolvido.

O quadro [2.2.a] caracteriza cada classe de veículos.

Quadro [2.2.a]

Classes de veículos

Categoria	Nome	Descrição		Categoria de veículo na homologação CE de veículos completos ([1])
1	Veículos a motor ligeiros	Automóveis, furgonetas ≤ 3,5 t, SUV ([2]), MPV ([3]), incluindo reboques e caravanas		M1 e N1
2	Veículos pesados médios	Veículos pesados médios, furgonetas > 3,5 t, camionetas e autocarros, autocaravanas etc. com dois eixos e pneus duplos no eixo da retaguarda		M2, M3, N2 e N3
3	Veículos pesados	Veículos pesados, autocarros de turismo, camionetas e autocarros com três ou mais eixos		M2 e N2 com reboque, M3 e N3
4	Veículos a motor de duas rodas	4a	Ciclomotores de duas, três e quatro rodas	L1, L2, L6
		4b	Motociclos com ou sem carro lateral, triciclos e quadriciclos	L3, L4, L5, L7
5	Categoria aberta	A definir em função das necessidades futuras.		ND

([1]) Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).
([2]) *Sport Utility Vehicles* (veículos utilitários desportivos).
([3]) *Multi-Purpose Vehicles* (veículos para fins múltiplos).

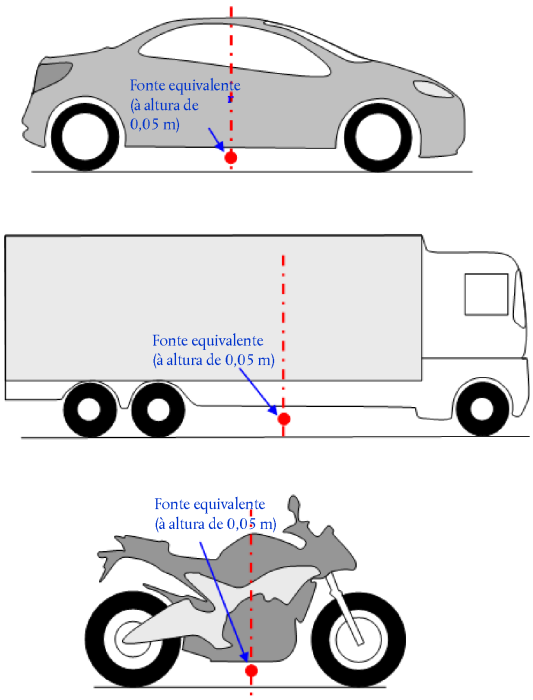
Número e localização das fontes sonoras equivalentes

Neste método, cada veículo (das categorias 1, 2, 3, 4 e 5) é representado por uma fonte pontual única que irradia uniformemente para o semiespaço 2π acima do piso. A primeira reflexão no piso da estrada é tratada implicitamente. Conforme se ilustra na figura [2.2.a], esta fonte pontual é localizada 0,05 m acima da superfície da estrada.

▼M2

Figura [2.2.a]

Localização de fontes pontuais equivalentes em veículos ligeiros (categoria 1), veículos pesados (categorias 2 e 3) e veículos de duas rodas (categoria 4)



O fluxo de tráfego é representado por uma fonte em linha. Ao construir um modelo de uma estrada com várias vias, idealmente cada via deve ser representada por uma fonte em linha localizada no eixo central da via. Também são, no entanto, aceitáveis modelos com uma fonte em linha na linha média de uma estrada com dois sentidos ou, no caso das estradas com várias vias em cada sentido, com uma fonte em linha por faixa de rodagem, na via exterior de cada sentido.

Emissão de potência sonora

Considerações gerais

Define-se a potência sonora da fonte em «campo semilivre», pelo que a potência sonora inclui o efeito da reflexão do solo imediatamente por debaixo da fonte modelada onde não haja objetos perturbadores na vizinhança imediata desta, exceto no tocante à reflexão no piso da estrada não situado imediatamente por debaixo da fonte modelada.

Fluxo de tráfego

Representa-se o ruído emitido por um fluxo de tráfego por uma fonte em linha caracterizada pela sua potência sonora direcional por metro e por frequência. Corresponde isto à soma das emissões sonoras de todos os veículos que constituem o fluxo de tráfego, tendo em conta o tempo que os veículos passam no troço de estrada em causa. A integração de cada veículo no fluxo de tráfego requer a aplicação de um modelo de fluxo de tráfego.

▼M2

Admitindo um fluxo de tráfego constante de Q_m veículos da categoria m por hora, com a velocidade média v_m (km/h), define-se do seguinte modo a potência sonora direcional da fonte em linha por metro na banda i de frequências, $L_{W',\ eq,line,i,m}$:

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

em que $L_{W,i,m}$ é a potência sonora direcional de cada veículo. $L_{W',m}$ é expressa em dB (ref.[a]: 10^{-12} W/m). Calculam-se os níveis de potência sonora para ►C1 cada banda i de oitava entre 63 Hz e 8 kHz ◄.

Os dados de fluxo de tráfego, Q_m, são expressos em média horária anual, por período (diurno, entardecer e noturno), por classe de veículo e por fonte linear. Utilizam-se para todas as categorias dados de entrada de fluxo de tráfego provenientes de contagens de tráfego ou de modelos de tráfego.

A velocidade v_m é uma velocidade representativa por categoria de veículos. Na maior parte dos casos, é a menor de duas velocidades: a velocidade máxima legal no troço de estrada em causa e a velocidade máxima legal para a categoria de veículos. Caso não se disponha de dados medidos localmente, deve utilizar-se a velocidade máxima legal para a categoria de veículos em causa.

Por veículo

Considera-se que todos os veículos da categoria m que integram o fluxo de tráfego circulam à mesma velocidade v_m, a velocidade média do fluxo de veículos da categoria em causa.

Estabelece-se um modelo de veículo rodoviário por meio das equações matemáticas representativas das duas principais fontes de ruído:

1. Ruído de rolamento devido à interação entre o pneu e a estrada;

2. Ruído de propulsão gerado pelo grupo motopropulsor (motor, escape etc.) do veículo.

O ruído aerodinâmico é incorporado na fonte de ruído de rolamento.

No caso dos veículos a motor ligeiros, médios e pesados (categorias 1, 2 e 3), a potência sonora total corresponde à soma energética do ruído de rolamento e do ruído de propulsão. O nível total de potência sonora das fontes em linha m = 1, 2 ou 3 define-se, portanto, do seguinte modo:

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

em que $L_{WR,i,m}$ é o nível de potência sonora correspondente ao ruído de rolamento e $L_{WP,i,m}$ é o nível de potência sonora correspondente ao ruído de propulsão. Esta equação é válida para todas as gamas de velocidade. No caso de velocidades inferiores a 20 km/h, o nível de potência sonora a considerar é o resultante da aplicação da fórmula para v_m = 20 km/h.

No caso dos veículos de duas rodas (categoria 4), apenas se considera para a fonte o ruído de propulsão:

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

Esta equação é válida para todas as gamas de velocidade. No caso de velocidades inferiores a 20 km/h, o nível de potência sonora a considerar é o resultante da aplicação da fórmula para v_m = 20 km/h.

2.2.2. *Condições de referência*

Os coeficientes e as equações da fonte são válidos para as seguintes condições de referência:

▼M2

— velocidade dos veículos constante,

— estradas planas,

— temperatura do ar τ_{ref} = 20 °C,

— piso de estrada de referência virtual, constituído por uma média de betão betuminoso denso 0/11 e de mistura betuminosa do tipo SMA (*stone mastic asphalt*) 0/11, com 2 a 7 anos, em condições de manutenção representativas,

— piso seco,

— pneus sem pregos (pneus não adaptados à neve).

2.2.3. *Ruído de rolamento*

Equação geral

Define-se do seguinte modo o nível de potência sonora associado ao ruído de rolamento na banda de frequências i de um veículo da classe m = 1, 2 ou 3:

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

Os coeficientes $A_{R,i,m}$ e $B_{R,i,m}$ são indicados em bandas de oitava para cada categoria de veículos e para a velocidade de referência v_{ref} = 70 km/h. $\Delta L_{WR,i,m}$ corresponde à soma dos coeficientes de correção a aplicar à emissão de ruído de rolamento devido a condições específicas da estrada ou dos veículos distintas das condições de referência:

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

$\Delta L_{WR,road,i,m}$ contabiliza o efeito, no ruído de rolamento, de um piso de estrada com propriedades acústicas diferentes das do piso de referência virtual definidas no ponto 2.2.2. Inclui o efeito na propagação e na geração.

$\Delta L_{studded\ tyres,i,m}$ é um coeficiente de correção que contabiliza o acréscimo de ruído de rolamento dos veículos ligeiros equipados de pneus com pregos (adaptados à neve).

$\Delta L_{WR,acc,i,m}$ contabiliza o efeito, no ruído de rolamento, dos cruzamentos e entroncamentos com semáforos e das rotundas. Integra o efeito da variação de velocidade no ruído.

$\Delta L_{W,temp}$ é um termo de correção devido a temperaturas médias τ diferentes da temperatura de referência τ_{ref} = 20 °C.

Correção aplicável aos pneus com pregos (adaptados à neve)

Nas situações em que seja significativo o número de veículos ligeiros no fluxo de tráfego que utilizam pneus com pregos durante vários meses do ano, deve ser tido em conta o efeito induzido correspondente no ruído de rolamento. Para cada veículo da categoria m = 1 equipado de pneus com pregos, contabiliza-se do seguinte modo o aumento do ruído de rolamento em função da velocidade:

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

em que os coeficientes a_i e b_i são indicados para cada banda de oitava.

▼M2

O acréscimo de emissão de ruído de rolamento circunscreve-se à proporção de veículos ligeiros equipados de pneus com pregos e a um período limitado T_s (em meses) do ano. Sendo $Q_{stud,ratio}$ a proporção média de veículos ligeiros equipados de pneus com pregos por hora, durante o período T_s (em meses), a proporção média anual desses veículos, p_s, é expressa do seguinte modo:

$$p_s = Q_{stud,ratio} \times \frac{T_s}{12} \qquad (2.2.7)$$

A correção resultante a aplicar à potência sonora de rolamento devido à utilização de pneus com pregos nos veículos da categoria $m = 1$, na banda de frequências i, é a seguinte:

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

Nenhuma correção se aplica aos veículos das outras categorias:

$$\Delta L_{studdedtyres,i,m \neq 1} = 0 \qquad (2.2.9)$$

Correção devida ao efeito da temperatura do ar no ruído de rolamento

A temperatura do ar afeta a emissão de ruído de rolamento: o nível de potência sonora de rolamento diminui à medida que aumenta a temperatura do ar. Este efeito é contabilizado na correção devida ao piso da estrada. Em geral, as correções devidas ao piso da estrada são determinadas à temperatura do ar de $\tau_{ref} = 20$ °C. Se a temperatura média anual do ar for diferente, o ruído associado ao piso da estrada é corrigido por aplicação da seguinte expressão:

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

A correção é positiva (ou seja, o ruído aumenta) a temperaturas inferiores a 20 °C e negativa (ou seja, o ruído diminui) a temperaturas superiores a 20 °C. O coeficiente K depende das características dos pneus e do piso da estrada e, em geral, evidencia uma certa dependência da frequência. Aplica-se a todos os pisos de estrada um coeficiente genérico $K_{m=1}$ = 0,08 dB/°C, no caso dos veículos ligeiros (categoria 1), e $K_{m=2} = K_{m=3}$ = 0,04 dB/°C, no caso dos veículos pesados (categorias 2 e 3). Os coeficientes de correção aplicam-se do mesmo modo a todas as bandas de oitava entre 63 Hz e 8 000 Hz.

2.2.4. *Ruído de propulsão*

Equação geral

A emissão de ruído de propulsão inclui todas as contribuições do motor, do sistema de escape, da caixa de velocidades, da alimentação de ar etc. Define-se do seguinte modo o nível de potência sonora associado ao ruído de propulsão na banda i de frequência de um veículo da classe m:

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

Os coeficientes $A_{P,i,m}$ e $B_{P,i,m}$ são indicados em bandas de oitava para cada categoria de veículos e para a velocidade de referência v_{ref} = 70 km/h.

$\Delta L_{WP,i,m}$ corresponde à soma dos coeficientes de correção a aplicar à emissão de ruído de propulsão devido a condições específicas de circulação ou regionais distintas das condições de referência:

▼M2

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

$\Delta L_{WP,road,i,m}$ contabiliza o efeito, por via de absorção, do piso da estrada no ruído de propulsão. O cálculo é efetuado de acordo com o ponto 2.2.6.

$\Delta L_{WP,acc,i,m}$ e $\Delta L_{WP,grad,i,m}$ contabilizam o efeito dos declives da estrada e da aceleração e desaceleração dos veículos nos cruzamentos e entroncamentos. Estes coeficientes são calculados de acordo com os pontos 2.2.4 e 2.2.5, respetivamente.

Efeito dos declives da estrada

O declive da estrada tem dois efeitos no ruído emitido por um veículo: em primeiro lugar, afeta a velocidade do veículo e, consequentemente, o ruído de rolamento e de propulsão por ele emitidos; em segundo lugar, afeta a carga e a velocidade do motor por via da mudança escolhida e, consequentemente, o ruído de propulsão emitido pelo veículo. Neste ponto apenas se atende ao efeito no ruído de propulsão, considerando-se a velocidade constante.

O efeito do declive da estrada no ruído de propulsão é contabilizado por um termo de correção, $\Delta L_{WP,grad,m}$, que é função do declive, s (em percentagem), da velocidade do veículo, v_m (em km/h), e da classe de veículo, m. No caso de o fluxo de tráfego decorrer nos dois sentidos, é necessário dividir esse fluxo em duas componentes e corrigir metade do fluxo em função de um declive ascendente e a outra metade em função de um declive descendente. O termo de correção é atribuído do mesmo modo a todas as bandas de oitava.

Para $m = 1$:

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

Para $m = 2$:

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

Para $m = 3$:

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

Para $m = 4$:

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

A correção $\Delta L_{WP,grad,m}$ inclui implicitamente o efeito do declive na velocidade.

▼M2

2.2.5. *Efeito da aceleração e da desaceleração dos veículos*

Antes e depois dos cruzamentos e entroncamentos com semáforos e das rotundas é necessário atender ao efeito da aceleração e da desaceleração, aplicando a correção que a seguir se descreve.

Os termos de correção devidos ao ruído de rolamento, $\Delta L_{WR,acc,m,k}$, e ao ruído de propulsão, $\Delta L_{WP,acc,m,k}$, são funções lineares da distância x (em m) entre a fonte pontual e a intersecção mais próxima da correspondente fonte linear com outra fonte linear. Estes termos de correção são aplicados do mesmo modo a todas as bandas de oitava:

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

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

Os coeficientes $C_{R,m,k}$ e $C_{P,m,k}$ dependem do tipo de confluência, k ($k = 1$ para os cruzamentos e entroncamentos com semáforos e $k = 2$ para as rotundas) e são indicados por categoria de veículo. A correção inclui o efeito da mudança de velocidade na aproximação a um cruzamento, entroncamento ou rotunda ou no afastamento desses pontos de confluência.

Note-se que, para distâncias $|x| \geq 100$ m, $\Delta L_{WR,acc,m,k} = \Delta L_{WP,acc,m,k} = 0$.

2.2.6. *Efeito do tipo de piso da estrada*

Princípios gerais

No caso dos pisos de estrada cujas propriedades acústicas difiram das do piso de referência, é necessário aplicar um termo de correção espetral ao ruído de rolamento e ao ruído de propulsão.

O termo de correção devido ao piso da estrada a aplicar à emissão de ruído de rolamento é o seguinte:

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

em que:

$\alpha_{i,m}$ é a correção espetral, em dB, à velocidade de referência v_{ref}, para a categoria m (1, 2 ou 3) e a banda espetral i;

β_m é o efeito da velocidade na redução de ruído de rolamento para a categoria m (1, 2 ou 3); é idêntico para todas as bandas de frequência.

O termo de correção devido ao piso da estrada a aplicar à emissão de ruído de propulsão é o seguinte:

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

Os pisos absorventes reduzem o ruído de propulsão; os pisos não absorventes não o aumentam.

Efeito da idade nas propriedades acústicas dos pisos de estrada

As características acústicas dos pisos de estrada variam com a idade e com o grau de manutenção do piso, tendendo o piso a tornar-se mais ruidoso à medida que envelhece. No presente método, estabeleceram-se os parâmetros dos pisos de estrada de modo a serem representativos do desempenho acústico médio de cada tipo de piso ao longo do tempo de vida útil representativo do mesmo e pressupondo manutenção adequada.

▼M2

2.3. **Ruído gerado pelo tráfego ferroviário**

2.3.1. *Descrição da fonte*

Classificação dos veículos

Definição de veículo e de comboio

Para efeitos deste método de cálculo do ruído, define-se «veículo» como sendo qualquer subunidade ferroviária de um comboio (normalmente uma locomotiva, uma carruagem automotora, uma carruagem rebocada ou um vagão de mercadorias) que possa ser movimentada de modo independente e ser separada do resto do comboio. Em determinadas circunstâncias, pode haver subunidades de um comboio que façam parte de um conjunto não separável, por exemplo quando compartilhem um bogie. Para efeitos deste método de cálculo, essas subunidades são agrupadas num veículo único.

Para efeitos deste método de cálculo, um comboio consiste numa série de veículos acoplados.

Define-se no quadro [2.3.a] uma terminologia comum para a descrição dos tipos de veículos incluídos na base de dados de fontes. São indicados os descritores relevantes a utilizar para classificar completamente os veículos. Estes descritores correspondem a propriedades do veículo que afetam a potência sonora direcional por metro de comprimento da fonte linear equivalente modelada.

É necessário determinar o número de veículos de cada tipo em cada troço de via para cada período utilizado no cálculo do ruído, expresso em número médio de veículos por hora. Obtém-se este número dividindo o número de veículos que circulam num determinado período pela duração deste em horas (por exemplo, 24 veículos em 4 horas corresponde a 6 veículos por hora). Devem considerar-se todos os tipos de veículos que circulam em cada troço de via.

Quadro [2.3.a]

Classificação e descritores dos veículos ferroviários

Número	**1**	**2**	**3**	**4**
Descritor	**Tipo de veículo**	**Número de eixos por veículo**	**Tipo de freio**	**Medida aplicada às rodas**
Explicação do descritor	Letra identificativa do tipo de veículo	Número efetivo de eixos	Letra identificativa do tipo de freio	Letra identificativa do tipo de medida de redução do ruído
Possíveis descritores	**h** veículo de alta velocidade (>200 km/h)	**1**	**c** cepos de ferro fundido	**n** nenhuma medida
	m carruagem automotora	**2**	**k** cepos de metais sinterizados ou compósitos	**d** amortecedores de ruído

▼**M2**

Número	**1**	**2**	**3**	**4**
Descritor	**Tipo de veículo**	**Número de eixos por veículo**	**Tipo de freio**	**Medida aplicada às rodas**
Explicação do descritor	Letra identificativa do tipo de veículo	Número efetivo de eixos	Letra identificativa do tipo de freio	Letra identificativa do tipo de medida de redução do ruído
	p carruagem rebocada	**3**	**n** frenagem sem cepos, nomeadamente por discos, tambores ou efeito magnético	**s** painéis
	c carruagem automotora ou carruagem não-automotora de elétrico urbano ou de metropolitano ligeiro	**4**		**o** outra
	d locomotiva diesel	etc.		
	e locomotiva elétrica			
	a qualquer veículo de mercadorias genérico			
	o outro (veículos de manutenção etc.)			

Classificação das vias e da estrutura de suporte

As vias podem apresentar diferenças porque há vários elementos que contribuem para as suas propriedades acústicas e as caracterizam. Os tipos de vias considerados neste método são enumerados no quadro [2.3.b]. Alguns elementos influenciam fortemente as propriedades acústicas, enquanto outros têm apenas efeitos secundários. Em geral, os elementos que mais influenciam a emissão de ruído ferroviário são os seguintes: rugosidade da cabeça do carril, rigidez das patilhas de carril, assentamento da via, juntas entre carris e raio de curvatura da via. Em alternativa, podem definir-se as propriedades globais da via. Nesse caso, os dois parâmetros acústicos essenciais são a rugosidade da cabeça do carril e a taxa de atenuação das vibrações da via de acordo com a norma ISO 3095, além do raio de curvatura da via.

Define-se «troço de via» como sendo uma parte de uma via única, numa linha férrea, estação ou parque de material circulante, na qual os componentes básicos e as propriedades físicas da via se mantêm.

Define-se no quadro [2.3.b] uma terminologia comum para a descrição dos tipos de vias incluídos na base de dados de fontes.

▼**M2**

Quadro [2.3.b]

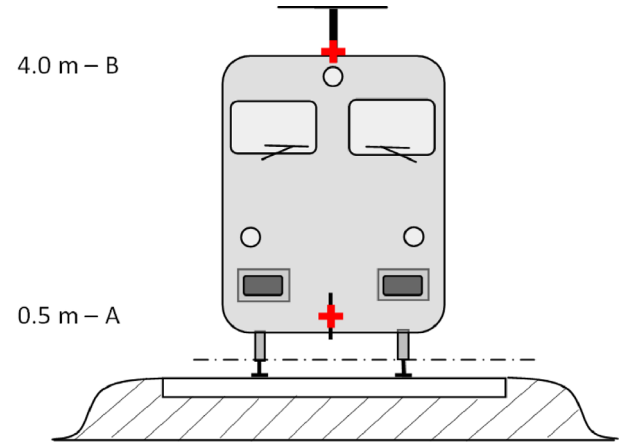
Número	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
Descritor	**Assentamento da via**	**Rugosidade da cabeça do carril**	**Tipo de palmilha de carril**	**Medidas adicionais**	**Juntas entre carris**	**Curvatura**
Explicação do descritor	Tipo de assentamento da via	Indicador de rugosidade	Indicação da «rigidez acústica»	Letra identificativa do dispositivo acústico	Existência de juntas e espaçamento	Indicação do raio de curvatura, em metros
Códigos admitidos	**B** balastro	**E** manutenção boa e muito liso	**S** baixa rigidez (150-250 MN/m)	**N** nenhuma	**N** nenhuma	**N** via direita
	S via assente em laje de betão	**M** manutenção normal	**M** rigidez média (250-800 MN/m)	**D** amortecedor de ruído	**S** junta ou agulha únicas	**L** reduzida (1 000 -500 m)
	L ponte com balastro	**N** manutenção insuficiente	**H** rigidez elevada (800- -1 000 MN/ /m)	**B** barreira baixa	**D** duas juntas ou agulhas por 100 m	**M** média (menos de 500 m e mais de 300 m)
	N ponte sem balastro	**B** sem manutenção e em mau estado		**A** placa de absorção em via assente em laje de betão	**M** mais de duas juntas ou agulhas por 100 m	**H** elevada (menos de 300 m)
	T via embebida			**E** carril embebido		
	O outro			**O** outras		

▼**M2**

Número e localização das fontes sonoras equivalentes

Figura [2.3.a]

Localização das fontes sonoras equivalentes



As várias fontes lineares equivalentes de ruído localizam-se a alturas diversas no eixo central da via. As alturas referem-se ao plano tangente à superfície superior de cada um dos dois carris.

As fontes equivalentes compreendem diversas fontes físicas (índice p). As fontes físicas dividem-se em diversas categorias, em função do mecanismo de geração, e são as seguintes: 1) ruído de rolamento (inclui a vibração dos carris, do assentamento da via e das rodas, mas também, se for o caso, o ruído da superestrutura dos veículos de mercadorias); 2) ruído de tração; 3) ruído aerodinâmico; 4) ruído de impacto (proveniente dos cruzamentos, agulhas e junções); 5) ruído de chiado e 6) ruído devido a outros efeitos, como pontes e viadutos.

1) O ruído de rolamento é gerado pela rugosidade das rodas e das cabeças de carril através de três vias de transmissão para as superfícies irradiantes (carris, rodas e superestrutura). Associa-se a h = 0,5 m (superfícies irradiantes A) de modo a representar a contribuição das vias, incluindo os efeitos da superfície destas, em especial das vias assentes em laje de betão (de acordo com a parte de propagação), a contribuição das rodas e a contribuição da superestrutura do veículo (nos comboios de mercadorias) para o ruído.

2) As alturas das fontes equivalentes para o ruído de tração variam entre 0,5 m (fonte A) e 4,0 m (fonte B), consoante a localização do componente em causa. Fontes como as transmissões e os motores elétricos estão frequentemente localizadas num eixo à altura de 0,5 m (fonte A). As fendas de arejamento e as saídas de arejamento podem estar a diversas alturas; o escape do motor dos veículos com motor diesel está frequentemente a uma altura de tejadilho de 4,0 m (fonte B). Outras fontes de ruído de tração, como ventiladores ou blocos de motores diesel, podem estar localizadas a 0,5 m de altura (fonte A) ou a 4,0 m de altura (fonte B). Se a altura exata a que se situa uma fonte estiver situada entre as alturas consideradas no modelo, distribui-se a energia sonora proporcionalmente pelas alturas de fontes adjacentes mais próximas.

   Por esta razão, o método prevê duas alturas de fontes, a 0,5 m (fonte A) e 4,0 m (fonte B), sendo a potência sonora equivalente associada a cada uma das fontes distribuída pelas duas alturas em função da configuração específica das fontes no tipo de unidade em causa.

▼**M2**

3) Associam-se efeitos de ruído aerodinâmico à fonte situada a 0,5 m (que representa as coberturas e os painéis, fonte A) e à fonte situada a 4,0 m (que integra no modelo todos os dispositivos situados acima do tejadilho e o pantógrafo, fonte B). É sabido que a escolha de uma altura de 4,0 m para os efeitos associados ao pantógrafo é um modelo simplificado, tendo de ser cuidadosamente ponderada caso se pretenda escolher uma altura adequada para barreiras acústicas.

4) Associa-se o ruído de impacto à fonte situada a 0,5 m de altura (fonte A).

5) Associa-se o ruído de chiado à fonte situada a 0,5 m de altura (fonte A).

6) Associa-se o ruído das pontes à fonte situada a 0,5 m de altura (fonte A).

2.3.2. *Emissão de potência sonora*

Equações gerais

Por veículo

Tal como para o ruído gerado pelo tráfego rodoviário, o modelo utilizado para o ruído gerado pelo tráfego ferroviário descreve a emissão de potência sonora de ruído de combinações específicas de tipo de veículo e tipo de via que preenchem a série de requisitos descritos na classificação dos veículos e das vias, em termos de um somatório de potência sonora por veículo ($L_{W,0}$).

Fluxo de tráfego

Representa-se o ruído emitido por um fluxo de tráfego em cada via por um conjunto de duas fontes lineares caracterizadas pela sua potência sonora direcional por metro e por banda de frequências. Corresponde isto a somar as emissões sonoras de todos os veículos que constituem o fluxo de tráfego, tendo em conta, no caso dos veículos parados, o tempo que os veículos passam no troço de via férrea em causa.

Define-se do seguinte modo a potência sonora direcional por metro e por banda de frequências devida aos veículos que circulam em cada troço do tipo de via (j):

— para cada banda de frequências (i),

— para cada altura de fonte considerada (h) (para fontes situadas a 0,5 m, h = 1; para fontes situadas a 4,0 m, h = 2),

constituindo a soma energética das contribuições de todos os veículos que circulam no troço de via j em causa. As contribuições em questão são as seguintes:

— de todos os tipos de veículos (t),

— às diversas velocidades dos mesmos (s),

— nos estados de circulação específicos (velocidade constante) (c),

— provenientes de cada tipo de fonte física (fontes de rolamento, de impacto, de chiado, de tração, aerodinâmicas e com outros efeitos, por exemplo o ruído das pontes) (p).

Calcula-se do seguinte modo a potência sonora direcional por metro (a contabilizar na parte de propagação) devida à combinação média de tráfego no troço de via j:

▼M2

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

em que:

$\boldsymbol{T_{ref}}$ = período de referência a que diz respeito o tráfego médio;

$\boldsymbol{x}$ = número de combinações de i, t, s, c, p existente em cada troço de via *j*;

$\boldsymbol{t}$ = índice dos tipos de veículo no troço de via *j*;

$\boldsymbol{s}$ = índice da velocidade dos comboios; o número destes índices é igual ao número de velocidades médias diferentes dos comboios no troço de via *j*;

$\boldsymbol{c}$ = índice dos estados de circulação: 1 (velocidade constante) ou 2 (composição parada com os motores em funcionamento);

$\boldsymbol{p}$ = índice dos tipos de fonte física: 1 (ruído de rolamento e de impacto), 2 (chiado nas curvas), 3 (ruído de tração), 4 (ruído aerodinâmico), 5 (outros efeitos);

$\boldsymbol{L_{W',eq,line,x}}$ = potência sonora direcional *x* por metro numa fonte em linha correspondente a uma combinação de *t, s, c, p* em cada troço de via *j*.

Considerando um fluxo constante de *Q* veículos por hora, com a velocidade média *v* em cada momento, o número de veículos por unidade de comprimento do troço de via férrea é dado por *Q*/*v*. O ruído emitido pelo fluxo de veículos, em termos de potência sonora direcional por metro, $L_{W',eq,line}$ (expressa em dB/m (ref.[a]: 10^{-12} W)) é integrado do seguinte modo:

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

em que:

— *Q* é o número médio de veículos por hora no troço de via *j* para o tipo de veículo ***t***, a velocidade média dos comboios ***s*** e o estado de circulação ***c***;

— ***v*** é a velocidade dos mesmos no troço de via *j* para o tipo de veículo **t** e a velocidade média dos comboios ***s***;

— $L_{W,0,dir}$ é o nível de potência sonora direcional do ruído específico (rolamento, impacto, chiado, frenagem, tração, aerodinâmico, outros efeitos) de um veículo nas direções ψ e φ, definidas em relação à direção de movimento do veículo (ver a figura [2.3.b]).

No caso das fontes estacionárias, como nas situações de paragem com os motores em funcionamento, considera-se que o veículo permanecerá durante o tempo global T_{idle} num local de comprimento *L* do troço de via. Sendo T_{ref} o período de referência para a avaliação do ruído (por exemplo 12 horas, 4 horas ou 8 horas), a potência sonora direcional por unidade de comprimento nesse troço de via é, portanto, definida do seguinte modo:

▼**M2**

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

Em geral, obtém-se a potência sonora direcional para cada fonte específica através do seguinte cálculo:

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

em que:

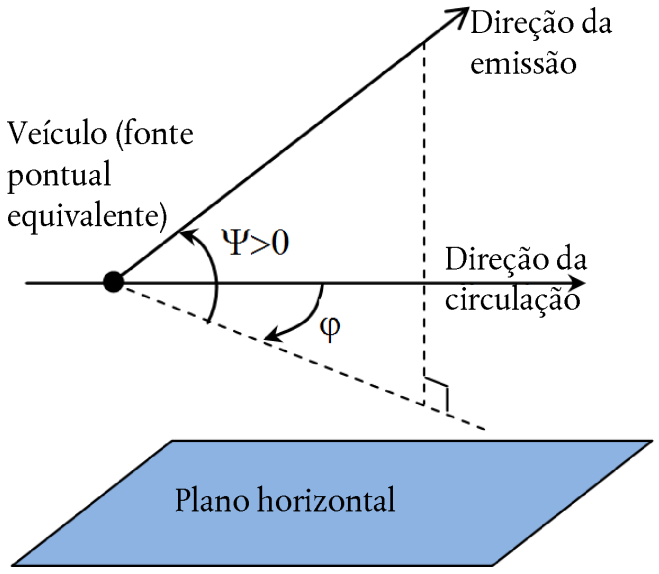
— $\Delta L_{W,dir,vert,i}$ é a correção da diretividade vertical, função (adimensional) de ψ (figura [2.3.b]);

— $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ é a correção da diretividade horizontal, função (adimensional) de φ (figura [2.3.b]).

Após ter sido determinado em bandas de terço de oitava, exprime-se $L_{W,0,dir,i(\psi,\varphi)}$ em bandas de oitava, calculando, para o efeito, a soma energética das bandas de terço de oitava correspondentes.

Figura [2.3.b]

Definição geométrica



Para efeitos de cálculo, a intensidade da fonte é em seguida especificamente expressa em termos de potência sonora direcional por metro de comprimento de via, $L_{W',tot,dir,i}$, para contabilizar a diretividade das fontes nas correspondentes direções vertical e horizontal, por meio das correções adicionais.

Consideram-se várias $L_{W,0,dir,i}$ (ψ,φ) para cada combinação veículo-via-velocidade-condição de circulação:

— por banda de frequências de terço de oitava (***i***);

— para cada troço de via (***j***);

— em função da altura da fonte (***h***) (para fontes situadas a 0,5 m, $h = 1$; para fontes situadas a 4,0 m, $h = 2$);

— em função da diretividade (***d***) da fonte.

▼M2

Considera-se um conjunto de $L_{W,0,dir,i}$ (ψ,φ) para cada combinação veículo-via-velocidade-condição de circulação, cada troço de via, as alturas correspondentes a h = 1 e h = 2 e a diretividade.

Ruído de rolamento

A contribuição do veículo e a contribuição da via para o ruído de rolamento são separadas em quatro elementos essenciais: rugosidade das rodas, rugosidade dos carris, função de transferência do veículo para as rodas e para a superestrutura (do veículo) e função de transferência da via. A rugosidade das rodas e a rugosidade dos carris representam a causa da excitação da vibração no ponto de contacto entre o carril e a roda; as funções de transferência são dois modelos de função ou duas funções empíricas que visam representar completamente o fenómeno complexo da vibração mecânica e da geração de som nas superfícies das rodas, dos carris, das travessas e da subestrutura da via. Esta separação reflete a evidência fisica de que a rugosidade dos carris pode excitar a vibração destes, mas também a das rodas e vice-versa. A não-inclusão de algum destes quatro parâmetros inviabilizaria a classificação repartida das vias e dos comboios.

Rugosidade das rodas e dos carris

O ruído de rolamento é excitado pela rugosidade dos carris e das rodas sobretudo nos comprimentos de onda compreendidos entre 5 mm e 500 mm.

Definição

Define-se o nível de rugosidade L_r como 10 vezes o logaritmo decimal do resultado da divisão do quadrado do valor quadrático médio, r^2, da rugosidade da superficie de rolamento de um carril ou de uma roda na direção do movimento (nível longitudinal), medida em μm num determinado comprimento de carril ou na totalidade do diâmetro da roda, pelo quadrado do valor de referência, r_0^2:

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

em que:

r_0 = 1 μm;

r = valor quadrático médio da diferença, em termos de afastamento medido na vertical, entre a superficie de contacto e o nível médio.

O nível de rugosidade, L_r, é normalmente obtido sob a forma de um espetro de comprimento de onda, λ, sendo necessário convertê-lo num espetro de frequências $f = v/\lambda$, em que f é a frequência central de uma dada banda de terço de oitava, em Hz, λ é o comprimento de onda, em metros, ►C1 e v é a velocidade do comboio, em m/s ◄. O espetro da rugosidade, sendo função da frequência, desloca-se ao longo do eixo de frequências consoante a velocidade. Nos casos gerais, após a conversão num espetro de frequências por meio da velocidade, é necessário obter novos valores espetrais de bandas de terço de oitava, efetuando para o efeito a média dos pares de bandas de terço de oitava correspondentes no domínio de comprimentos de onda. Para estimar o espetro de frequências da rugosidade efetiva total correspondente à velocidade em causa do comboio, é necessário determinar a média, energética e proporcional, dos pares de bandas de terço de oitava correspondentes no domínio de comprimentos de onda.

O nível de rugosidade dos carris (rugosidade do lado da via) correspondente à banda de número de onda i é definido por $L_{r,TR,i}$.

▼M2

Por analogia, ***o nível de rugosidade das rodas*** (rugosidade do lado do veículo) correspondente à banda de número de onda i é definido por $L_{r,VEH,i}$.

Define-se o ***nível de rugosidade efetivo total***, em dB, correspondente à banda de número de onda i ($L_{R,tot,i}$) como a soma energética dos níveis de rugosidade do carril e da roda, mais o filtro de contacto ►C1 A_3 (λ) ◄, para ter em conta o efeito filtrante da zona de contacto entre o carril e a roda:

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

quando expresso como uma função da banda de número de onda i correspondente ao comprimento de onda λ.

O filtro de contacto depende do tipo de carril, do tipo de roda e da carga.

Utiliza-se neste método a rugosidade efetiva total correspondente ao troço de via j e a cada tipo de veículo t, à velocidade respetiva v.

Funções de transferência do veículo, da via e da superestrutura

Definem-se três funções de transferência independentes da velocidade, $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ e $L_{H,VEH,SUP,i}$, a primeira para cada troço de via j e as outras duas para cada tipo de veículo t. Estas funções relacionam o nível de rugosidade efetivo total com a potência sonora da via, das rodas e da superestrutura, respetivamente.

A contribuição da superestrutura só é considerada no caso dos vagões de mercadorias, ou seja, só no caso do tipo de veículo «a».

No caso do ruído de rolamento, as contribuições da via e do veículo são completamente descritas por estas funções de transferência e pelo nível de rugosidade efetivo total. Quando um comboio está parado com os motores em funcionamento, exclui-se o ruído de rolamento.

Relativamente à potência sonora por veículo, calcula-se o ruído de rolamento à altura dos eixos, tendo como dados de entrada o nível de rugosidade efetivo total, $L_{R,TOT,i}$, função da velocidade do veículo, v, as funções de transferência da via, do veículo e da superestrutura, $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ e $L_{H,VEH,SUP,i}$, respetivamente, e o número total de eixos, N_a:

para $h = 1$:

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

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

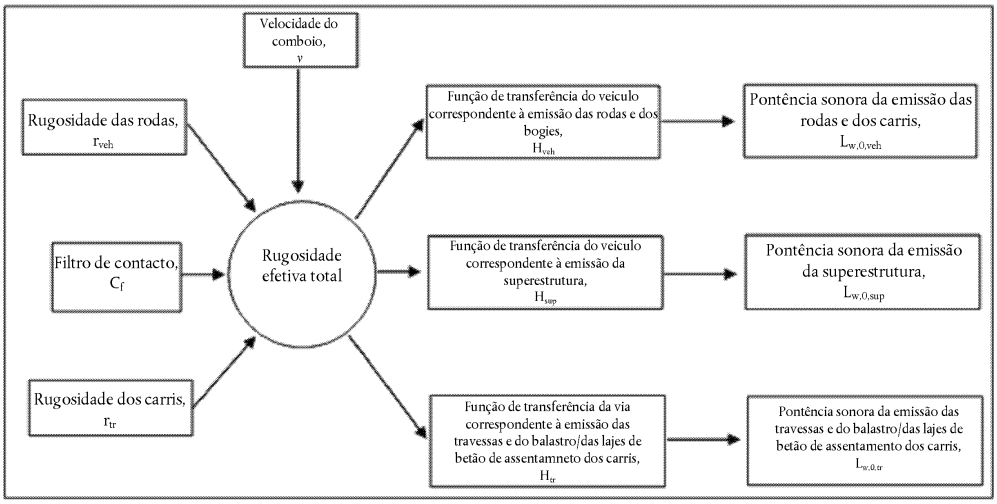
$$L_{W,0,VEHSUP,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,VEHSUP,i} + 10 \times \lg(N_a) \quad \text{dB} \qquad (2.3.10)$$

em que N_a é o número de eixos por veículo para o tipo de veículo t.

▼M2

Figura [2.3.c]

Ilustração da utilização das diversas definições de rugosidade e de funções de transferência



Para determinar a rugosidade efetiva total e, portanto, a potência sonora dos veículos, deve utilizar-se uma velocidade mínima de 50 km/h (apenas 30 km/h no caso dos elétricos urbanos e do metropolitano ligeiro), para compensar o erro potencialmente introduzido pela simplificação da definição de ruído de rolamento, da definição de ruído de frenagem e da definição de ruído de impacto gerado nos cruzamentos e agulhas (esta velocidade não afeta o cálculo do fluxo de veículos).

Ruído de impacto (proveniente dos cruzamentos, agulhas e junções)

Pode ser gerado ruído de impacto nos cruzamentos, nas agulhas e nas juntas dos carris. A intensidade deste ruído pode variar, podendo exceder a do ruído de rolamento. No caso das vias cujos carris estejam unidos por juntas deve considerar-se o ruído de impacto. Em troços de via nos quais a velocidade seja inferior a 50 km/h (inferior a 30 km/h no caso dos elétricos urbanos e do metropolitano ligeiro), deve evitar-se modelar o ruído de impacto devido a agulhas, cruzamentos e juntas, dado que os efeitos destes já são considerados na modelação de ruído de rolamento (conforme se explica no item relativo ao ruído de rolamento). No estado de circulação c=2 (composições paradas com os motores em funcionamento), também deve evitar-se a modelação de ruído de impacto.

O ruído de impacto é incluído no termo correspondente ao ruído de rolamento adicionando (soma energética) um nível de rugosidade de impacto fictício ao nível de rugosidade efetivo total em cada troço de via *j* na qual ocorra ruído de impacto. Nesse caso, é necessário utilizar um novo $L_{R,TOT+IMPACT,i}$, em vez de $L_{R,TOT,i}$, passando a ser:

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

$L_{R,IMPACT,i}$ é um espetro de bandas de terço de oitava (função da frequência). Para obter este espetro de frequências, é necessário converter o espetro disponível em função do comprimento de onda λ no espetro requerido em função da frequência, utilizando a relação $\lambda = v/f$, em que f é a frequência central de uma dada banda de terço de oitava, em Hz, ►**C1** e v é a velocidade s do veículo do tipo t, em m/s ◄.

O ruído de impacto depende da intensidade e do número dos impactos por unidade de comprimento ou da densidade de juntas. Por conseguinte, em caso de multiplicidade de impactos, o nível de rugosidade de impacto a utilizar na equação *supra* calcula-se do seguinte modo:

▼M2

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

em que $L_{R,IMPACT–SINGLE,i}$ é o nível de rugosidade de impacto correspondente a um impacto e n_l é a densidade de juntas.

Está preestabelecido que o nível de rugosidade de impacto corresponda a uma densidade de juntas $n_l = 0{,}01\ m^{-1}$, ou seja, uma junta por 100 m de via. As situações nas quais o número de juntas seja diferente devem ser corrigidas por ajustamento da densidade de juntas n_l. Ao estabelecer-se um modelo da configuração e segmentação da via, há que ter em conta a densidade de juntas de carril, pelo que pode ser necessário considerar segmentos de fonte distintos para troços de via com mais juntas. O termo $L_{W,0}$ referente à contribuição da via, das rodas/dos bogies e da superestrutura é incrementado por meio da $L_{R,IMPACT,i}$ nos 50 m anteriores e posteriores a cada junta de carril. No caso das séries de juntas, prolonga-se este aumento, ficando o mesmo compreendido entre – 50 m antes do primeira junta e + 50 m após a última junta.

Normalmente, é necessário verificar no local a aplicabilidade destes espetros de potência sonora.

No caso das vias cujos carris estejam unidos por juntas, utiliza-se para n_l o valor predefinido 0,01.

Chiado

O chiado em curva é uma fonte especial unicamente associada às curvas, sendo, pois, um ruído localizado. Uma vez que pode ser significativo, é necessário descrevê-lo convenientemente. Este chiado depende geralmente da curvatura, das condições de fricção, da velocidade do comboio e da geometria e dinâmica do conjunto via-rodas. Determina-se o nível de emissão a utilizar para as curvas de raio inferior ou igual a 500 m e para as curvas mais apertadas e as ramificações em agulhas de raio inferior a 300 m. A emissão deste ruído é específica de cada tipo de material circulante. Certos tipos de rodas e de bogies geram bastante menos chiado do que outros tipos.

Normalmente, é necessário verificar no local a aplicabilidade destes espetros de potência sonora, sobretudo no caso dos elétricos urbanos.

Numa abordagem simplificada, tem-se em conta o ruído de chiado somando 8 dB, se R<300 m, e 5 dB, se R estiver compreendido entre 300 m e 500 m, ao espetro de potência sonora de ruído de rolamento, em todas as frequências. A contribuição do chiado aplica-se aos troços de via férrea cujo raio de curvatura esteja compreendido entre os limites acima referidos numa extensão de, pelo menos, 50 m de via.

Ruído de tração

Embora o ruído de tração seja geralmente específico de cada estado de circulação característico dentre «velocidade constante», «desaceleração», «aceleração» e «composição parada com os motores em funcionamento», os dois únicos estados modelados são «velocidade constante» (válido igualmente quando o comboio acelera ou desacelera) e «composição parada com os motores em funcionamento». A modelação da intensidade da fonte corresponde unicamente às condições de carga máximas, daí resultando a igualdade das quantidades $L_{W,0,const,i}$ e $L_{W,0,idling,i}$. Além disso, o termo $L_{W,0,idling,i}$ corresponde à contribuição de todas as fontes físicas de um dado veículo associáveis a uma determinada altura, como se explica no ponto 2.3.1.

▼M2

O termo $L_{W,0,idling,i}$ é expresso como uma fonte de ruído estática no local onde a composição está parada com os motores em funcionamento, enquanto este estado se mantiver, e destina-se a ser utilizada como modelo de uma fonte pontual fixa, como se explica no capítulo relativo ao ruído industrial. Só deve ser tida em conta se os comboios se mantiverem parados mais de 0,5 horas com os motores em funcionamento.

Estas quantidades podem ser obtidas quer através da medição de todas as fontes em cada estado de circulação, quer da caracterização individual de cada fonte, determinando a dependência paramétrica e a intensidade relativa de cada uma delas. Isto pode ser feito efetuando medições num veículo parado, recorrendo às mudanças de velocidade do equipamento de tração, de acordo com a norma ISO 3095:2005. Pode ser necessário caracterizar várias fontes de ruído de tração, as quais podem não depender todas diretamente da velocidade do comboio:

— ruído proveniente do grupo motopropulsor, abrangendo, por exemplo, os motores diesel (incluindo a alimentação, o escape e o bloco do motor), a transmissão e os geradores elétricos, sobretudo dependentes da velocidade de rotação do motor por minuto (rpm), e de fontes elétricas, como os conversores, que podem depender fundamentalmente da carga;

— ruído proveniente de ventiladores e de sistemas de arrefecimento, dependente da velocidade de rotação dos ventiladores por minuto (em alguns casos, os ventiladores podem estar diretamente acoplados ao grupo motopropulsor);

— fontes intermitentes, como compressores, válvulas e outros dispositivos, com duração de funcionamento característica e uma correção correspondente a cada ciclo de funcionamento para a emissão de ruído.

Dado que cada uma destas fontes pode comportar-se de modo diferente em cada estado de circulação, o ruído de tração correspondente deve ser especificado em conformidade. Obtém-se a intensidade da fonte efetuando medições em condições controladas. Em geral, as locomotivas têm tendência a evidenciar maiores variações de carga, pois o número de veículos rebocados e, consequentemente, a potência desenvolvida pode variar significativamente. Já as formações fixas, como as unidades com motorização elétrica (EMU), as unidades com motorização diesel (DMU) e os comboios de alta velocidade têm uma carga mais bem definida.

A potência sonora destas fontes não está associada *a priori* a nenhuma altura de fonte, dependendo a escolha desta do ruído e veículo específicos em avaliação. O modelo deve situá-la na fonte A (h = 1) e na fonte B (h = 2).

Ruído aerodinâmico

O ruído aerodinâmico só é importante a velocidades superiores a 200 km/h, pelo que deve verificar-se previamente se é, de facto, necessário contemplá-lo na prática. Se a rugosidade geradora de ruído de rolamento e as correspondentes funções de transferência forem conhecidas, pode efetuar-se uma extrapolação para velocidades mais elevadas e comparar-se com dados de alta velocidade disponíveis, para verificar se o ruído aerodinâmico gera níveis mais elevados de ruído. Se a velocidade dos comboios numa rede exceder 200 km/h, mas não 250 km/h, em alguns casos pode não ser necessário incluir o ruído aerodinâmico, dependendo do desenho dos veículos.

A contribuição do ruído aerodinâmico é função da velocidade:

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

▼M2

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

em que:

v_0 é a velocidade à qual predomina o ruído aerodinâmico, fixada em 300 km/h;

$L_{W,0,1,i}$ é uma potência sonora de referência determinada para dois ou mais pontos de medição, para fontes situadas a alturas de fonte conhecidas, por exemplo o primeiro bogie;

$L_{W,0,2,i}$ é uma potência sonora de referência determinada para dois ou mais pontos de medição, para fontes situadas a alturas de fonte conhecidas, por exemplo as alturas da cavidade do pantógrafo;

$\alpha_{1,i}$ é um coeficiente determinado para dois ou mais pontos de medição, para fontes situadas a alturas de fonte conhecidas, por exemplo o primeiro bogie;

$\alpha_{2,i}$ é um coeficiente determinado para dois ou mais pontos de medição, para fontes situadas a alturas de fonte conhecidas, por exemplo as alturas da cavidade do pantógrafo;

Diretividade das fontes

A diretividade horizontal, $\Delta L_{W,dir,hor,i}$, exprime-se em dB no plano horizontal, podendo ser predefinido que constitui um dipolo para os efeitos de rolamento, impacto (juntas dos carris etc.), chiado, frenagem, ventilação e aerodinâmico; calcula-se pela seguinte equação para cada banda i de frequências:

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

A diretividade vertical, $\Delta L_{W,dir,ver,i}$, exprime-se em dB no plano vertical, para a fonte A (h = 1), em função da frequência central, $f_{c,i}$, de cada banda *i* de frequências, sendo dada pela seguinte equação no intervalo $-\pi/2<\psi<\pi/2$:

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

O efeito aerodinâmico é o seguinte para a fonte B (h = 2):

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

$\Delta L_{W,dir,ver,i} = 0$ em qualquer outro ponto.

A diretividade $\Delta L_{dir,ver,i}$ não é considerada para outros efeitos relativamente à fonte B (h = 2), pois considera-se que, nessa posição, as fontes em causa são omnidirecionais.

2.3.3. *Outros efeitos*

Correção devida à irradiação estrutural (pontes e viadutos)

No caso de o troço de via se situar numa ponte, é necessário considerar o ruído adicional gerado pela vibração da ponte devida à excitação causada pela presença do comboio. Por não ser fácil modelar a emissão de uma ponte como fonte adicional, dadas as formas complexas das pontes, recorre-se a um acréscimo de ruído de rolamento para contabilizar o

▼M2

ruído das pontes. A modelação deste aumento consiste exclusivamente na adição de um valor fixo à potência sonora de ruído associada a cada banda de terço de oitava. Ao considerar-se esta correção, apenas é alterada a potência sonora do ruído de rolamento, passando a utilizar-se o novo $L_{W,0,rolling–and–bridge,i}$ em vez de $L_{W,0,rolling-only,i}$:

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

em que C_{bridge} é uma constante que depende do tipo de ponte e $L_{W,0,rolling–only,i}$ é a potência sonora de ruído de rolamento na ponte em causa, apenas dependente das propriedades do veículo e da via.

Correção devida a outras fontes de ruído ligadas aos caminhos de ferro

São várias as fontes associadas ao ruído gerado pelos caminhos de ferros que podem estar presentes: parques de material circulante, áreas de cargas e descargas, estações, sinetas, altifalantes das estações etc. Estas fontes são tratadas como fontes de ruído industrial (fontes fixas de ruído) e, se for caso disso, a respetiva modelação deve ser estabelecida de acordo com o capítulo seguinte, relativo ao ruído industrial.

2.4. **Ruído industrial**

2.4.1. *Descrição da fonte*

Classificação dos tipos de fonte (ponto, linha, superfície)

As fontes industriais são de dimensão muito variável. Podem ser grandes unidades industriais ou pequenas fontes concentradas, como pequenas ferramentas ou máquinas utilizadas em fábricas. É, pois, necessário, utilizar uma técnica adequada para estabelecer um modelo da fonte específica em avaliação. Consoante as dimensões de cada fonte pertencente a uma instalação industrial e o modo como essas fontes se distribuem no terreno, podem associar-se-lhes modelos de fontes pontuais, fontes lineares e fontes planas. Na prática, os cálculos do efeito de ruído baseiam-se sempre em fontes pontuais, mas podem utilizar-se várias fontes dessas para representar fontes complexas, que geralmente se estendem por uma linha ou ocupam uma superfície.

Número e localização das fontes sonoras equivalentes

Estabelecem-se modelos de fontes sonoras reais recorrendo a fontes sonoras equivalentes, representadas por uma ou mais fontes pontuais, de modo que a potência sonora total da fonte real corresponda à soma das potências sonoras atribuídas a cada uma das fontes pontuais.

As regras gerais a aplicar na definição das fontes pontuais a utilizar são as seguintes:

— No caso das fontes lineares e das fontes planas cuja maior dimensão seja inferior a metade da distância entre a fonte e o recetor, podem estabelecer-se modelos de uma só fonte pontual;

— No caso das fontes cuja maior dimensão exceda metade da distância entre a fonte e o recetor, podem estabelecer-se modelos constituídos por uma série de fontes pontuais incoerentes dispostas em linha ou por uma série de fontes pontuais incoerentes espalhadas numa superfície, de modo que a condição da metade da distância seja cumprida por cada fonte utilizada. A distribuição numa superfície pode compreender fontes pontuais distribuídas em altura;

— No caso das fontes cuja maior dimensão em altura exceda 2 m ou a confine junto ao solo, é necessário ter especial cuidado com a altura

▼M2

da fonte. A duplicação do número de fontes e a distribuição das fontes suplementares apenas na componente z podem não melhorar significativamente os resultados para este tipo de fontes;

— A duplicação do número de fontes na superfície abrangida pela fonte (em todas as dimensões) pode não melhorar significativamente os resultados, seja qual for o tipo de fonte.

A localização das fontes sonoras equivalentes não pode ser predefinida, dado o grande número de configurações que as instalações industriais podem ter. Normalmente, aplicam-se boas práticas.

Emissão de potência sonora

Generalidades

As informações seguintes constituem os dados necessários para os cálculos de propagação de som pelos métodos utilizados para elaborar mapas de ruído:

— Espetro de nível de potência sonora emitido, em bandas de oitava;

— Horas de funcionamento (período diurno, do entardecer ou noturno, em média anual);

— Localização (coordenadas x e y) e elevação (coordenada z) da fonte de ruído;

— Tipo de fonte (ponto, linha, superfície);

— Dimensões e orientação;

— Condições de funcionamento da fonte;

— Diretividade da fonte.

É necessário definir a potência sonora da fonte pontual, fonte linear ou fonte plana do seguinte modo:

— No caso das fontes pontuais, através da potência sonora, L_W, e da diretividade em função das três coordenadas ortogonais (x, y, z);

— Para os dois tipos de fontes lineares que podem definir-se:

— no caso das fontes em linha representativas de cintas transportadoras, condutas de transporte tubular etc., através da potência sonora por metro de comprimento, $L_{W'}$, e da diretividade, em função das duas coordenadas ortogonais, em relação ao eixo da fonte;

— no caso das fontes em linha representativas de veículos em movimento, associando cada um deles à correspondente potência sonora, L_W, e à diretividade, em função das duas coordenadas ortogonais, em relação ao eixo da fonte e através da potência sonora por metro, $L_{W'}$, determinada com base no número e na velocidade dos veículos que percorrem a linha em causa nos períodos diurno, do entardecer e noturno. A correção, C_W, devida às horas de funcionamento, a somar à potência sonora da fonte para definir a potência sonora corrigida a utilizar nos cálculos relativos a cada período, é calculada em dB do seguinte modo:

▼M2

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

em que:

V é a velocidade do veículo [km/h],

N é o número de passagens de veículos por período [-],

L é o comprimento total da fonte [m];

— No caso das fontes planas, através da potência sonora por metro quadrado, $L_{W/m2}$, e sem diretividade (podendo esta ser horizontal ou vertical).

As horas de funcionamento são um dado essencial para o cálculo dos níveis de ruído. Deve dispor-se das horas de funcionamento correspondentes aos períodos diurno, do entardecer e noturno. Se, para a propagação, se definirem classes meteorológicas diferentes para os períodos diurno, do entardecer e noturno, deve dispor-se de uma distribuição mais fina das horas de funcionamento, em subperíodos coincidentes com a distribuição das classes meteorológicas. Deve dispor-se destas informações em média anual.

A correção, C_W, devida às horas de funcionamento, a somar à potência sonora da fonte para definir a potência sonora corrigida a utilizar nos cálculos relativos a cada período, é calculada em dB do seguinte modo:

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

em que:

T é o tempo, em horas, que a fonte está ativa em cada período, em média anual;

T_{ref} é o período de referência, em horas (por exemplo, o período diurno corresponde a 12 horas, o período do entardecer a 4 horas e o período noturno a 8 horas).

No caso das fontes mais dominantes, a correção, em média anual, devida às horas de funcionamento deve ser estimada com uma tolerância de, pelo menos, 0,5 dB, para garantir uma exatidão aceitável (equivalente a uma incerteza inferior a 10 % na definição do período ativo da fonte).

Diretividade das fontes

A diretividade de uma fonte depende fortemente da posição da fonte sonora equivalente em relação às superfícies circundantes. Dado que o método de propagação considera a reflexão das superfícies vizinhas e a absorção sonora destas, é necessário atender cuidadosamente à localização das superfícies circundantes. Em geral, distinguem-se sempre os dois casos seguintes:

— determinou-se e dispõe-se da potência sonora e da diretividade de uma determinada fonte real em campo livre (efeito do terreno excluído), o que está de acordo com os conceitos relativos à propagação, caso possa considerar-se que não existe nenhuma superfície a menos de 0,01 m da fonte e as superfícies situadas a 0,01 m ou mais da fonte sejam incluídas no cálculo da propagação;

— determinou-se e dispõe-se da potência sonora e da diretividade de uma determinada fonte real numa localização específica, pelo que a potência sonora e a diretividade da fonte em causa são, de facto, «equivalentes», visto serem determinadas nomeadamente com base num modelo do efeito das superfícies circundantes. Trata-se, neste caso, do «campo semilivre», de acordo com os conceitos relativos à propagação, e excluem-se do cálculo da propagação as superfícies circundantes modeladas.

▼M2

A diretividade é expressa no cálculo por um fator, $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z), que se adiciona à potência sonora para obter a potência sonora direcional correta de uma fonte sonora de referência, ao propagar-se na direção dada. Este fator pode ser expresso em função do vetor direcional definido por (x,y,z), com $\sqrt{x^2 + y^2 + z^2} = 1$. Esta diretividade também pode ser expressa por meio de outros sistemas de coordenadas, como sistemas de coordenadas angulares.

2.5. **Cálculo da propagação do ruído gerado por fontes rodoviárias, ferroviárias e industriais**

2.5.1. *Âmbito e aplicabilidade do método*

Este documento descreve um método de cálculo da atenuação do ruído durante a propagação deste no exterior. Conhecidas as características da fonte, o método prevê o nível sonoro contínuo equivalente num ponto de receção, para dois tipos de condições atmosféricas:

— condições de propagação com refração descendente (gradiente vertical positivo da velocidade do som efetiva) entre a fonte e o recetor;

— condições atmosféricas homogéneas (gradiente vertical nulo da velocidade do som efetiva) em toda a zona de propagação.

O método de cálculo descrito neste documento aplica-se às infraestruturas industriais e às infraestruturas de transporte terrestre. Aplica-se, portanto, nomeadamente, às infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. O transporte aéreo só é abrangido pelo método no respeitante ao ruído gerado durante as operações em terra, ficando excluídas as descolagens e as aterragens.

Não são abrangidas pelo método as infraestruturas industriais que emitem ruídos tonais fortes ou impulsivos, descritos na norma ISO 1996-2:2007.

O método de cálculo não fornece resultados em condições de propagação com refração ascendente (gradiente vertical negativo da velocidade do som efetiva), mas, ao calcular-se L_{den}, utilizam-se condições homogéneas como aproximação.

Para calcular a atenuação devida à absorção atmosférica no caso das infraestruturas de transporte, determinam-se as condições de temperatura e humidade de acordo com a norma ISO 9613-1:1996.

O método fornece resultados por banda de oitava, entre 63 Hz e 8 000 Hz. Efetuam-se os cálculos para cada frequência central.

Estão excluídos do âmbito de aplicação deste método de cálculo as coberturas parciais e os obstáculos cujo modelo esteja inclinado mais de 15° em relação à vertical.

Efetuam-se os cálculos relativos a um ecrã único considerando uma difração simples. A existência de dois ou mais ecrãs num determinado percurso é tratada como uma sequência de difrações simples, por aplicação do método descrito mais adiante.

2.5.2. *Definições utilizadas*

As distâncias, alturas, dimensões e altitudes utilizadas neste método são expressas em metros (m).

▼**M2**

A notação *MN* indica a distância em três dimensões (3D) entre os pontos *M* e *N*, medida no segmento de reta que os une.

A notação $\hat{MN}$ indica a distância segundo um percurso curvo entre os pontos *M* e *N*, em condições favoráveis.

As alturas reais são normalmente medidas na vertical, numa direção perpendicular ao plano horizontal. Para as alturas de pontos acima do solo local usa-se a notação h; para as alturas absolutas de pontos e a altura abssoluta do solo usa-se a notação H.

Para ter em conta o relevo real do terreno ao longo do percurso de propagação, introduz-se a noção de «altura equivalente», com a notação z. Substitui as alturas reais nas equações que dão conta do efeito do solo.

Os níveis sonoros, aos quais se atribui a notação *L*, são expressos em decibéis (dB) por banda de frequências quando o índice A é omitido. Aos níveis sonoros em decibéis dB(A) é atribuído o índice A.

À soma dos níveis sonoros de fontes incoerentes entre si corresponde a notação $\oplus$, de acordo com a seguinte definição:

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

2.5.3. *Considerações geométricas*

Segmentação das fontes

Descrevem-se as fontes reais por meio de uma série de fontes pontuais ou, no caso dos tráfegos ferroviário ou rodoviário, por linhas de fontes incoerentes. O método de propagação pressupõe que as fontes lineares e as fontes planas foram previamente subdivididas de modo a serem representadas por uma série de fontes pontuais equivalentes. Isto pode inserir-se num pré-tratamento dos dados das fontes ou pode integrar-se na componente exploratória do *software* de cálculo. O modo como tal se processa está fora do âmbito do presente método.

Percursos de propagação

O método utiliza um modelo geométrico constituído por uma série de superfícies interligadas do solo e dos obstáculos. Define-se um percurso de propagação vertical num ou mais planos verticais relativamente ao plano horizontal. No caso das trajetórias que incluam reflexões em superfícies verticais não perpendiculares ao plano de incidência, consideram-se também outros planos verticais, que incluem as partes refletidas do percurso de propagação. Nesses casos, quando se utilizam mais planos verticais para descrever completamente a trajetória entre a fonte e o recetor, espalmam-se em seguida os mesmos, como se do abrir de um biombo se tratasse.

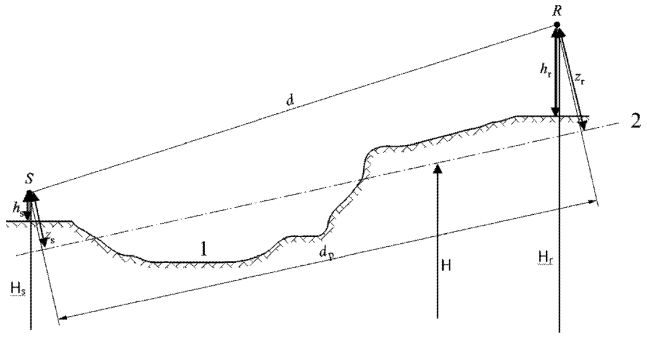
Alturas significativas acima do solo

Obtêm-se as alturas equivalentes a partir do plano médio do solo entre a fonte e o recetor, substituindo-se o solo real por um plano fictício representativo do perfil médio do terreno.

▼M2

Figura 2.5.a

Alturas equivalentes em relação ao solo



1: Relevo real;

2: Plano médio.

A altura equivalente de um ponto é a altura ortogonal deste em relação ao plano médio do solo. Podem assim definir-se a altura equivalente da fonte, z_s, e a altura equivalente do recetor, z_r. A distância entre a fonte e o recetor, em projeção no plano médio do solo, recebe a notação d_p.

Se a altura equivalente de um ponto for negativa, ou seja, se o ponto se situar abaixo do plano médio do solo, considera-se uma altura nula e o ponto equivalente coincide então com a sua hipotética imagem.

Cálculo do plano médio

No plano do percurso de propagação, pode descrever-se a topografia (incluindo a do terreno, aterros e outros obstáculos construídos, edifícios etc.) por uma série ordenada de pontos discretos (x_k, H_k); $k \in \{1,\ldots, n\}$. Esta série de pontos define uma linha poligonal ou, o que é equivalente, uma sequência de segmentos de reta, $H_k = a_k x + b_k$, $x \in [x_k, x_{k+1}]$; $k \in \{1,\ldots n\}$, em que:

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

O plano médio é representado pela reta $Z = ax + b$; $x \in [x_1, x_n]$, que se ajusta à linha poligonal recorrendo a uma aproximação pelo método dos mínimos quadrados. A equação da linha média pode ser determinada analiticamente.

Utilizando:

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

os coeficientes da linha reta são dados pelas seguintes expressões:

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

▼M2

Os segmentos com $x_{k+1} = x_k$ são ignorados na equação 2.5.3.

Reflexão por fachadas de edifícios e por outros obstáculos verticais

A contribuição das reflexões é tida em conta mediante a introdução de fontes imagem, conforme se explica adiante.

2.5.4. *Modelo de propagação sonora*

Os cálculos efetuam-se para o recetor *R* de acordo com as seguintes etapas:

1) Em cada percurso de propagação:

   — cálculo da atenuação em condições favoráveis;

   — cálculo da atenuação em condições homogéneas;

   — cálculo do nível sonoro a longo prazo para cada percurso.

2) Acumulação dos níveis sonoros a longo prazo correspondentes a todos os percursos que afetam o recetor, de modo a calcular-se o nível sonoro total no ponto de receção.

Apenas são afetadas pelas condições meteorológicas as atenuações devidas ao efeito do solo (A_{ground}) e à difração (A_{dif}).

2.5.5. *Processo de cálculo*

Para uma fonte pontual, *S*, de potência sonora direcional $L_{w,0,dir}$ e uma dada banda de frequências, obtém-se o nível equivalente de pressão sonora contínua num ponto de receção, *R*, em condições atmosféricas determinadas, por meio das equações a seguir explicitadas.

Nível sonoro em condições favoráveis (L_F) para um percurso (S,R)

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

O termo A_F representa a atenuação total ao longo do percurso de propagação em condições favoráveis, subdividindo-se do seguinte modo:

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

em que:

A_{div} é a atenuação devida à divergência geométrica;

A_{atm} é a atenuação devida à absorção atmosférica;

$A_{boundary,F}$ é a atenuação devida à fronteira do meio de propagação, em condições favoráveis. Pode conter os seguintes termos:

$A_{ground,F}$: atenuação devida ao solo, em condições favoráveis;

$A_{dif,F}$: atenuação devida à difração, em condições favoráveis.

São possíveis os seguintes dois cenários para um dado percurso e uma dada banda de frequências:

▼M2

— ou se calcula $A_{ground,F}$ sem difração ($A_{dif,F}$ = 0 dB) e $A_{boundary,F}$ = $A_{ground,F}$;

— ou se calcula $A_{dif,F}$, sendo o efeito do solo tido em conta na equação de $A_{dif,F}$ ($A_{ground,F}$ = 0 dB). Consequentemente, $A_{boundary,F}$ = $A_{dif,F}$.

Nível sonoro em condições homogéneas (L_H) para um percurso (S,R)

O processo é estritamente idêntico ao caso de condições favoráveis apresentado no item anterior.

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

O termo A_H representa a atenuação total ao longo do percurso de propagação, em condições homogéneas, subdividindo-se do seguinte modo:

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

em que:

A_{div} é a atenuação devida à divergência geométrica;

A_{atm} é a atenuação devida à absorção atmosférica;

$A_{boundary,H}$ é a atenuação devida à fronteira do meio de propagação, em condições homogéneas. Pode conter os seguintes termos:

$A_{ground,H}$: atenuação devida ao solo, em condições homogéneas;

$A_{dif,H}$: atenuação devida à difração, em condições homogéneas.

São possíveis os seguintes dois cenários para um dado percurso e uma dada banda de frequências:

— ou se calcula $A_{ground,H}$ sem difração ($A_{dif,H}$ = 0 dB) e $A_{boundary,H}$ = $A_{ground,H}$;

— ou se calcula $A_{dif,H}$ ($A_{ground,H}$ = 0 dB), sendo o efeito do solo tido em conta na equação de $A_{dif,H}$. Consequentemente, $A_{boundary,H}$ = $A_{dif,H}$.

Abordagem estatística de um percurso (S,R) em zonas urbanas

Nas zonas urbanas, também se admite uma abordagem estatística para o cálculo da propagação sonora além da primeira linha de edifícios, desde que o método utilizado esteja devidamente documentado, incluindo informações pertinentes sobre a qualidade do mesmo. Este método pode substituir o cálculo de $A_{boundary,H}$ e $A_{boundary,F}$ por uma aproximação da atenuação total no percurso direto e nas reflexões. O cálculo baseia-se na densidade média de edifícios e na altura média dos edifícios da zona.

Nível sonoro de longa duração para um percurso (S,R)

Obtém-se o nível sonoro «de longa duração» ao longo de um percurso com início numa dada fonte pontual através da soma logarítmica da energia sonora ponderada em condições homogéneas e da energia sonora ponderada em condições favoráveis.

▼M2

Estes níveis sonoros são ponderados pela ocorrência média, *p*, de condições favoráveis na direção do percurso (*S,R*):

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

Nota: Os valores de ocorrência *p* são expressos em percentagem. Portanto, se o valor da ocorrência for 82 %, figurará na equação *(2.5.9)* $p = 0{,}82$.

Nível sonoro de longa duração no ponto R, resultante de todos os percursos de propagação

Obtém-se o nível sonoro total a longo prazo correspondente a uma determinada banda de frequências no recetor através da soma energética das contribuições de todos os percursos N, todos os tipos incluídos:

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

em que:

n é o índice dos percursos entre *S* e *R*.

Explica-se adiante como devem ser tidas em conta as reflexões, por meio de fontes imagem. Considera-se que a percentagem de ocorrência de condições favoráveis no caso de um percurso refletido num obstáculo vertical é idêntica à da ocorrência no percurso direto.

Sendo *S′* a fonte imagem de *S*, considera-se que a ocorrência, *p′*, no percurso (*S′*,*R*) é igual à ocorrência, *p*, no percurso (S_i, *R*).

Nível sonoro de longa duração no ponto R em decibéis A (dBA)

Obtém-se o nível sonoro total, em decibéis A (dBA), somando os níveis correspondentes a cada banda de frequências:

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

em que *i* é o índice da banda de frequências. *AWC* é a correção pela ponderação A de acordo com a norma internacional IEC 61672-1:2003.

O nível $L_{Aeq,LT}$ constitui o resultado final, isto é, o nível de pressão sonora com ponderação A a longo prazo no ponto de receção num período de referência específico (período diurno, período do entardecer, período noturno ou um subperíodo mais curto de algum destes).

2.5.6. *Cálculo da propagação do ruído gerado por fontes rodoviárias, ferroviárias e industriais*

Divergência geométrica

A atenuação devida a divergência geométrica, A_{div}, corresponde a uma redução do nível sonoro devido à distância de propagação. No caso de uma fonte sonora pontual em campo livre, a atenuação em dB é dada por:

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

▼M2

em que d é a distância oblíqua tridimensional direta entre a fonte e o recetor.

Absorção atmosférica

A atenuação, em dB, devida à absorção atmosférica, A_{atm}, durante a propagação ao longo de uma distância d é dada pela seguinte equação:

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

em que:

d é a distância oblíqua tridimensional direta, em metros, entre a fonte e o recetor;

α_{atm} é o coeficiente de atenuação atmosférica, em dB/km, à frequência central nominal para cada banda de frequências, em conformidade com a norma ISO 9613-1.

Os valores do coeficiente α_{atm} reportam-se à temperatura de 15 °C, à humidade relativa de 70 % e à pressão atmosférica de 101 325 Pa. Calculam-se para as frequências centrais exatas das bandas de frequências, em conformidade com a norma ISO 9613-1. Caso se disponha de dados meteorológicos, devem utilizar-se médias meteorológicas a longo prazo.

Efeito do solo

A atenuação devido ao efeito do solo resulta, sobretudo, da interferência entre o som refletido e o som que se propaga diretamente da fonte para o recetor. Está fisicamente ligado à absorção acústica do solo acima do qual se propaga a onda sonora. Porém, também depende significativamente das condições atmosféricas durante a propagação, dado que o encurvamento dos raios modifica a altura do percurso de propagação acima do solo, conferindo maior ou menor importância aos efeitos do solo e ao terreno nas imediações da fonte.

Se a propagação entre a fonte e o recetor for afetada por algum obstáculo situado no plano de propagação, calcula-se separadamente o efeito do solo do lado da fonte e do lado do recetor. Nesse caso, z_s e z_r referem-se, respetivamente, à posição equivalente da fonte e do recetor, conforme se indica adiante na apresentação do cálculo da difração, A_{dif}.

Caracterização acústica do solo

As propriedades de absorção acústica do solo estão sobretudo ligadas à porosidade do mesmo. Os terrenos compactos são geralmente refletores e os terrenos porosos absorventes.

Por razões operacionais de cálculo, a absorção acústica de um solo é representada por um coeficiente adimensional G, compreendido entre 0 e 1 e independente da frequência. Indicam-se no quadro 2.5.a os valores de G para os diversos tipos de solos no exterior. Em termos gerais, a média do coeficiente G num percurso de propagação varia entre 0 e 1.

▼M2

Quadro 2.5.a

Valores de G para diversos tipos de solo

Descrição	Tipo	($kPa \cdot s/m^2$)	Valor de G
Muito brandos (nevados ou musgosos)	A	12,5	1
Cobertos florestais brandos (charnecas rasteiras densas ou musgos espessos)	B	31,5	1
Solos não-compactados soltos (turfeiras, erva, solos soltos)	C	80	1
Solos não-compactados normais (cobertos florestais, pastagens)	D	200	1
Gravilhas e campos compactados (parques recreativos e relvados compactados)	E	500	0,7
Solos compactados densos (estradas de gravilha e parques de estacionamento)	F	2 000	0,3
Superfícies rígidas (a maioria dos asfaltos e betões)	G	20 000	0
Superfícies muito rígidas e muito densas (asfaltos e betões densos, água)	H	200 000	0

Define-se G_{path} como a fração de solo absorvente existente na totalidade do percurso de propagação.

Quando a fonte e o recetor estão próximos um do outro, de modo que $d_p \leq 30(z_s + z_r)$, a distinção entre o tipo de solo situado junto da fonte e o tipo de solo situado junto do recetor é negligenciável. Nessa perspetiva, o fator do solo G_{path} é, portanto, ainda corrigido como segue:

$$G'_{path} = \begin{cases} G_{path}\frac{d_p}{30(z_s+z_r)} + G_s\left(1 - \frac{d_p}{30(z_s+z_r)}\right) & , \; se \; d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ G_{path} & nas \; outras \; situações, \end{cases} \quad (2.5.14)$$

em que G_s é o fator do solo da zona da fonte. $G_s = 0$ para plataformas de estradas [1] e vias férreas assentes em laje de betão. $G_s = 1$ para vias férreas sobre balastro. Não existe uma resposta geral para as fontes e instalações industriais.

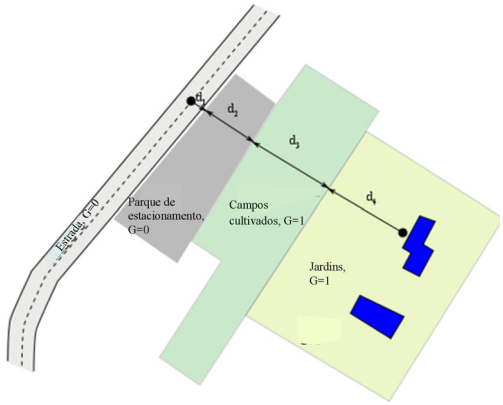
G pode relacionar-se com a resistividade ao fluxo.

[1] A absorção dos pavimentos de estrada porosos é tida em conta no modelo de emissão.

▼M2

Figura 2.5.b

Determinação do coeficiente do solo, G_{path}, num percurso de propagação



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

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

Os dois itens seguintes, relativos aos cálculos em condições homogéneas G_w e G_m em condições favoráveis, apresentam as notações genéricas e para a absorção do solo. O quadro 2.5.b apresenta a correspondência entre essas notações e as variáveis G_{path} e G'_{path}.

Quadro 2.5.b

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

	Condições homogéneas			Condições favoráveis		
	A_{ground}	$\Delta_{ground(S,O)}$	$\Delta_{ground(O,R)}$	A_{ground}	$\Delta_{ground(S,O)}$	$\Delta_{ground(O,R)}$
G_w	G'_{path}			G_{path}		
G_m	G'_{path}		G_{path}	G'_{path}		G_{path}

Cálculos em condições homogéneas

A atenuação devida ao efeito do solo em condições homogéneas calcula-se pelas seguintes equações:

Se $G_{path} \neq 0$

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

em que:

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

f_m é a frequência central nominal, em Hz, da banda de frequências considerada, c é a velocidade do som no ar, considerada de 340 m/s, e C_f é definido do seguinte modo:

▼**M2**

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

em que os valores de w são dados pela seguinte equação:

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

pode ser igual a G_{path} ou G'_{path}, consoante o efeito do solo seja calculado com ou sem difração e de acordo com a natureza do solo por debaixo da fonte (fonte real ou fonte difratada). Isto é resumido no quadro 2.5.b e explicado nos itens seguintes.

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

$\overline{G_w}$ é o limite inferior de $A_{ground,H}$.

Num percurso (S_i,R) em condições homogéneas, sem difração:

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

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

Havendo difração, ver as definições de $\overline{G_w}$ e $\overline{G_m}$ no item sobre difração.

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

O termo $-3(1 - \overline{G_m})$ tem em conta o facto de que, quando a fonte e o recetor estão muito afastados um do outro, a primeira reflexão do lado da fonte já não é na plataforma, mas em terreno natural.

Cálculos em condições favoráveis

Calcula-se o efeito do solo em condições favoráveis recorrendo à equação de $A_{ground,H}$, com as seguintes alterações:

Se $G_{path} \neq 0$

a) Na equação de $A_{ground,H}$, as alturas z_s e z_r são substituídas por $z_s + \delta z_s + \delta z_T$ e $z_r + \delta z_r + \delta z_T$, respetivamente, em que:

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

sendo $a_o = 2 \times 10^{-4}$ m^{-1} o inverso do raio de curvatura

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

b) O limite inferior de $A_{ground,F}$ depende da geometria do percurso de propagação:

▼**M2**

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

Se $G_{path} = 0$

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

As correções de altura δz_s e δz_r traduzem o efeito do encurvamento dos raios sonoros. δz_T traduz o efeito da turbulência.

$\overline{G_m}$ também pode ser igual a G_{path} ou G'_{path}, consoante o efeito do solo seja calculado com ou sem difração e de acordo com a natureza do solo por debaixo da fonte (fonte real ou fonte difratada). Isto é explicado nos itens seguintes.

Num percurso (S_i,R) em condições favoráveis, sem difração:

$\overline{G_w} = G_{path}$ na equação *(2.5.17)*;

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

Havendo difração, ver as definições de $\overline{G_w}$ e $\overline{G_m}$ no item seguinte.

D i f r a ç ã o

Regra geral, é necessário estudar a difração no topo de cada obstáculo situado no percurso de propagação. Se o percurso passar «suficientemente acima» do bordo difrator, pode considerar-se $A_{dif} = 0$ e calcular-se uma vista direta, designadamente determinando A_{ground}.

Na prática, para cada frequência central de banda de frequências, compara-se a diferença de percursos, δ, com a quantidade $-\lambda/20$. Se um obstáculo não gerar difração — a determinar, por exemplo, de acordo com o critério de Rayleigh –, não é necessário calcular A_{dif} para a banda de frequências em causa. Por outras palavras, nesse caso $A_{dif} = 0$. Caso contrário, calcula-se A_{dif} como se descreve adiante neste item. Esta regra aplica-se às condições homogéneas e às condições favoráveis e à difração simples e múltipla.

Ao efetuar-se um cálculo para uma determinada banda de frequências conforme se descreve neste item, considera-se A_{ground} igual a 0 dB no cálculo da atenuação total. O efeito do solo é tido em conta diretamente na equação geral de cálculo da difração.

As equações propostas neste documento são utilizadas para tratar a difração em ecrãs finos, ecrãs espessos, edifícios, bermas de terra (naturais ou artificiais) e bordos de aterros, escavações e viadutos.

Caso haja vários obstáculos geradores de difração num percurso de propagação, os mesmos são tratados como difração múltipla por aplicação do método descrito no item relativo ao cálculo da diferença de percursos, *infra*.

▼**M2**

Os métodos descritos neste documento utilizam-se para calcular atenuações em condições homogéneas e condições favoráveis. O encurvamento dos raios é tido em conta no cálculo da diferença de percursos e no cálculo dos efeitos do solo antes e depois da difração.

Princípios gerais

A figura 2.5.c ilustra o método geral de cálculo da atenuação devida à difração. O método baseia-se na subdivisão do percurso de propagação em duas partes: o percurso «do lado da fonte», entre a fonte e o ponto de difração, e o percurso «do lado do recetor», entre o ponto de difração e o recetor.

Calcula-se o seguinte:

— o efeito do solo, do lado da fonte, $\Delta_{ground(S,O)}$,

— o efeito do solo, do lado do recetor, $\Delta_{ground(O,R)}$,

— e três difrações:

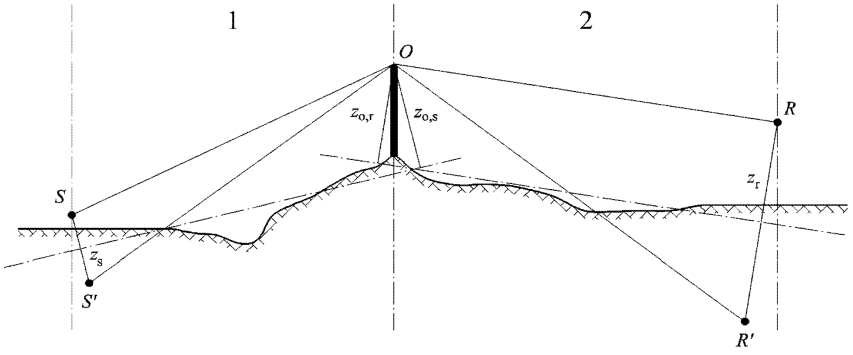
  — entre a fonte, S, e o recetor, R: $\Delta_{dif(S,R)}$,

  — entre a fonte imagem, S', e R: $\Delta_{dif(S',R)}$,

  — entre S e o recetor da imagem, R': $\Delta_{dif(S,R')}$.

Figura 2.5.c

Geometria de um cálculo da atenuação devida à difração



1: Lado da fonte;

2: Lado do recetor.

Legenda:

S é a fonte;

R é o recetor;

S' é a fonte imagem, em relação ao plano médio do solo do lado da fonte;

R' é o recetor da imagem, em relação ao plano médio do solo do lado do recetor;

O é o ponto de difração;

▼M2

z_s é a altura equivalente da fonte *S* em relação ao plano médio do solo do lado da fonte;

$z_{o,s}$ é a altura equivalente do ponto de difração *O* em relação ao plano médio do solo do lado da fonte;

z_r é a altura equivalente do recetor *R* em relação ao plano médio do solo do lado do recetor;

$z_{o,r}$ é a altura equivalente do ponto de difração *O* em relação ao plano médio do solo do lado do recetor.

A irregularidade do solo entre a fonte e o ponto de difração, por um lado, e entre o ponto de difração e o recetor, por outro, é tida em conta por meio das alturas equivalentes calculadas em relação ao plano médio do solo, primeiro do lado da fonte, depois do lado do recetor (dois planos médios do solo), de acordo com o método descrito no item relativo às alturas significativas acima do solo.

Difração pura

No caso da difração pura, sem efeitos do solo, a atenuação é dada pela seguinte equação:

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

em que:

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

λ é o comprimento de onda correspondente à frequência central nominal da banda de frequências em causa;

δ é a diferença de percursos entre o percurso difratado e o percurso direto (ver o próximo item, relativo ao cálculo da diferença de percursos);

C'' é um coeficiente utilizado para ter em conta difrações múltiplas:

$C'' = 1$ para difrações simples;

No caso das difrações múltiplas e sendo *e* a distância total ao longo do percurso, O1 a O2 + O2 a O3 + O3 a O4 no «método do elástico» (ver as figuras 2.5.d e 2.5.f), se *e* exceder 0,3 m, este coeficiente é definido do seguinte modo (caso contrário $C'' = 1$):

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

Os valores de Δ_{dif} estão limitados como segue:

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

— Se $\Delta_{dif} > 25$: $\Delta_{dif} = 25$ dB em caso de difração num bordo horizontal, mas apenas no termo Δ_{dif} que figura no cálculo de A_{dif}. Este limite superior não se aplica aos termos Δ_{dif} que intervêm no cálculo de Δ_{ground} nem às difrações em bordos verticais (difração lateral), no caso da elaboração de mapas de ruído industrial.

▼**M2**

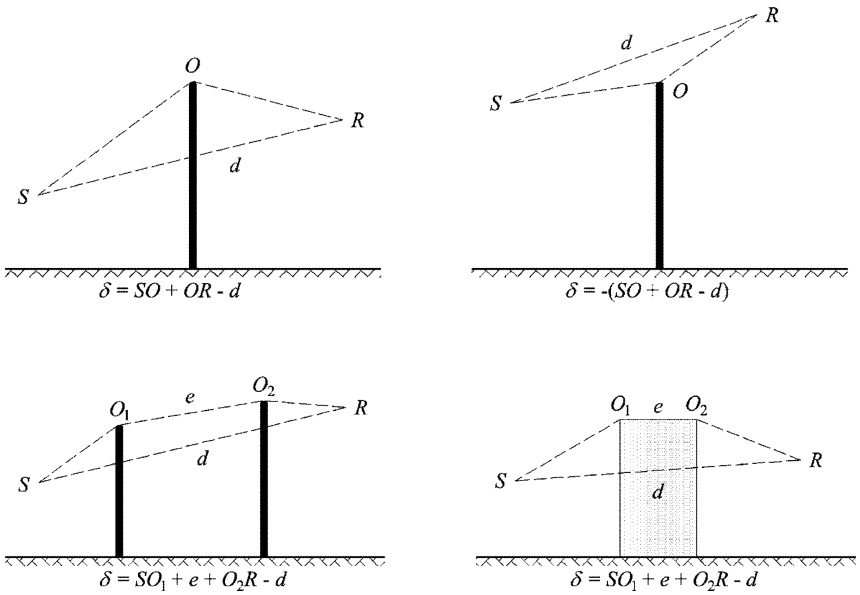
Cálculo da diferença de percursos

Calcula-se a diferença de percursos, δ, num plano vertical que passa pela fonte e pelo recetor, numa aproximação em relação ao princípio de Fermat. Esta aproximação é aplicável nos casos em apreço (linhas de fontes). Calcula-se a diferença de percursos δ como se indica nas figuras seguintes, com base nas situações encontradas.

Condições homogéneas

Figura 2.5.d

Cálculo da diferença de percursos em condições homogéneas. O, O_1 e O_2 são os pontos de difração

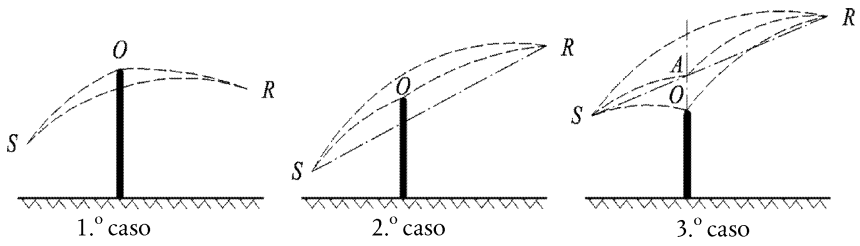


Nota: Apresenta-se a expressão de δ para cada configuração.

Condições favoráveis

Figura 2.5.e

Cálculo da diferença de percursos em condições favoráveis (difração simples)



Em condições favoráveis, considera-se que os três raios sonoros encurvados ►**C1** $\overset{\frown}{SO}$, $\overset{\frown}{OR}$ e $\overset{\frown}{SR}$ ◄ têm raio de curvatura, Γ, idêntico, definido por:

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

A notação do comprimento de um raio sonoro MN encurvado é $\hat{MN}$, em condições favoráveis. Este comprimento é igual a:

▼**M2**

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

Em princípio, seriam três os cenários a considerar no cálculo da diferença de percursos em condições favoráveis, δ_F (ver a figura 2.5.e). Na prática, são suficientes duas equações:

— se a propagação direta do raio sonoro retilíneo *SR* for impedida pelo obstáculo (primeiro e segundo casos na figura 2.5.e):

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

— se a propagação direta do raio sonoro retilíneo *SR* não for impedida pelo obstáculo (terceiro caso na figura 2.5.e):

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

em que *A* é a intersecção do raio sonoro retilíneo *SR* com o prolongamento do obstáculo gerador da difração.

No caso de difrações múltiplas em condições favoráveis:

— determina-se o contorno convexo definido pelos vários bordos de difração potenciais;

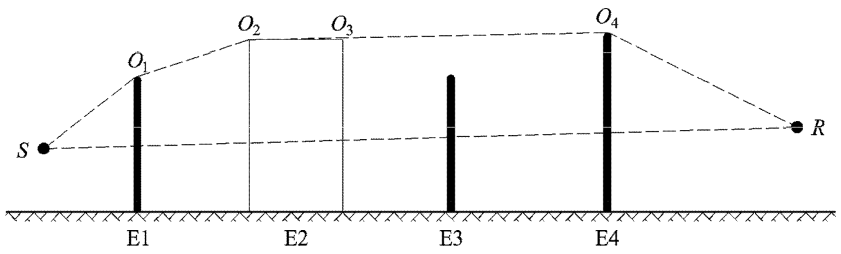
— eliminam-se os bordos de difração que não atingem esse contorno;

— calcula-se δ_F com base no comprimento dos segmentos que compõem o raio sonoro encurvado, subdividindo o percurso difratado nos segmentos necessários (ver a figura 2.5.f).

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

Figura 2.5.f

Exemplo de cálculo da diferença de percursos em condições favoráveis, em caso de difração múltipla



No caso ilustrado na figura 2.5.f, a diferença de percursos é a seguinte:

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

Cálculo da atenuação *Adif*

Para calcular a atenuação devida à difração, tendo em conta os efeitos do solo do lado da fonte e do lado do recetor, utilizam-se as seguintes equações gerais:

▼M2

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

em que:

— $\Delta_{dif\ (S,R)}$ é a atenuação devida à difração entre a fonte *S* e o recetor *R*;

— $\Delta_{ground(S,O)}$ é a atenuação devida ao efeito do solo do lado da fonte, ponderada com a difração do lado da fonte; subentende-se que, em caso de difração múltipla, como na figura 2.5.f, O = O_1;

— $\Delta_{ground(O,R)}$ é a atenuação devida ao efeito do solo do lado do recetor, ponderada com a difração do lado do recetor (ver o cálculo do termo $\Delta_{ground(O,R)}$ no item seguinte).

Cálculo do termo $\Delta ground(S,O)$

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

em que:

— $A_{ground(S,O)}$ é a atenuação devida ao efeito do solo entre a fonte *S* e o ponto de difração *O*. Calcula-se este termo conforme se indicou nos itens anteriores relativos ao cálculo em condições homogéneas e ao cálculo em condições favoráveis, com os seguintes pressupostos:

$z_r = z_{o,s}$;

— Calcula-se G_{path} entre *S* e *O*;

— Em condições homogéneas: $\overline{G_w} = G'_{path}$ na equação (2.5.17), $\overline{G_m} = G'_{path}$ na equação (2.5.18);

— Em condições favoráveis: $\overline{G_w} = G_{path}$ na equação (2.5.17), $\overline{G_m} = G'_{path}$ na equação (2.5.20);

— $\Delta_{dif(S',R)}$ é a atenuação devida à difração entre a fonte imagem, *S'*, e *R*, calculada como se descreveu no item anterior relativo à difração pura;

— $\Delta_{dif(S,R)}$ é a atenuação devida à difração entre *S* e *R*, calculada como se descreveu no item anterior relativo à difração pura.

Cálculo do termo $\Delta ground(O,R)$

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

em que:

— $A_{ground\ (O,R)}$ é a atenuação devida ao efeito do solo entre o ponto de difração *O* e o recetor *R*. Calcula-se este termo conforme se indicou nos itens anteriores relativas ao cálculo em condições homogéneas e ao cálculo em condições favoráveis, com os seguintes pressupostos:

$z_s = z_{o,r}$;

— Calcula-se G_{path} entre *O* e *R*.

Uma vez que a fonte considerada é o ponto de difração, não é necessário ter em conta a correção G'_{path}. Portanto, na realidade utiliza-se G_{path} no cálculo dos efeitos do solo, incluindo para o termo de limite inferior da equação, que passa a ser $-3(1 - G_{path})$.

▼M2

— Em condições homogéneas, $\overline{G_w} = G_{path}$ na equação (2.5.17) e $\overline{G_m} = G_{path}$ na equação (2.5.18);

— Em condições favoráveis, $\overline{G_w} = G_{path}$ na equação (2.5.17) e $\overline{G_m} = G_{path}$ na equação (2.5.20);

— $\Delta_{dif(S,R')}$ é a atenuação devida à difração entre S e o recetor da imagem, R', calculada como se descreveu no item anterior relativo à difração pura;

— $\Delta_{dif(S,R)}$ é a atenuação devida à difração entre S e R, calculada como se descreveu no item anterior relativo à difração pura;

Cenários de bordo vertical

Pode utilizar-se a equação (2.5.21) para calcular difrações em bordos verticais (difrações laterais), no caso do ruído industrial. Se assim for, considera-se $A_{dif} = \Delta_{dif(S,R)}$ e utiliza-se o termo A_{ground}. Por outro lado, calculam-se A_{atm} e A_{ground} a partir do comprimento total do percurso de propagação. A_{div} continua a ser calculado a partir da distância direta d. As equações (2.5.8) e (2.5.6) tomam o seguinte aspeto, respetivamente:

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

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

Δ_{dif} é efetivamente utilizado em condições homogéneas na equação (2.5.34).

Reflexões em obstáculos verticais

Atenuação por absorção

As reflexões em obstáculos verticais são tratadas por meio de fontes imagem. As reflexões em fachadas de prédios e em barreiras sonoras são, portanto, tratadas deste modo.

Considera-se um obstáculo vertical se a inclinação do mesmo em relação à vertical for inferior a 15°.

Ao tratar das reflexões em objetos, não se consideram aqueles cuja inclinação relativamente à vertical seja igual ou superior a 15°.

Ignoram-se no cálculo das reflexões os obstáculos que possuam pelo menos uma dimensão inferior a 0,5 m, exceto em caso de configurações especiais ([1]).

As reflexões no solo não são tratadas neste item. São tidas em conta nos cálculos da atenuação de fronteira (solo, difração).

Sendo L_{WS} o nível de potência da fonte S e α_r o coeficiente de absorção da superfície do obstáculo, conforme definido na norma EN 1793--1:2013, o nível de potência da fonte imagem S' é o seguinte:

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

em que $0 \leq \alpha_r < 1$.

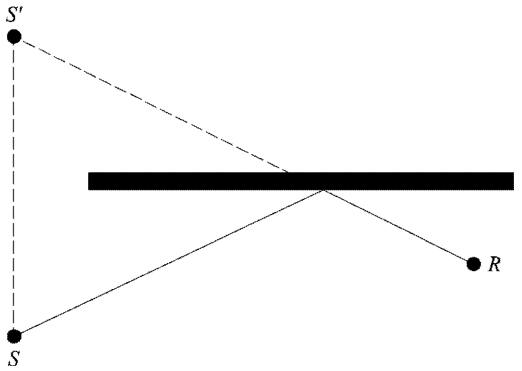
([1]) Uma rede de pequenos obstáculos, a intervalos regulares, num plano constitui um exemplo de configuração especial.

▼M2

As atenuações de propagação acima descritas aplicam-se a este percurso (fonte imagem, recetor) tal como a um percurso direto.

Figura 2.5.g

Reflexão especular num obstáculo tratada pelo método da fonte imagem (S: fonte, S′: fonte imagem, R: recetor)



Atenuação por retrodifração

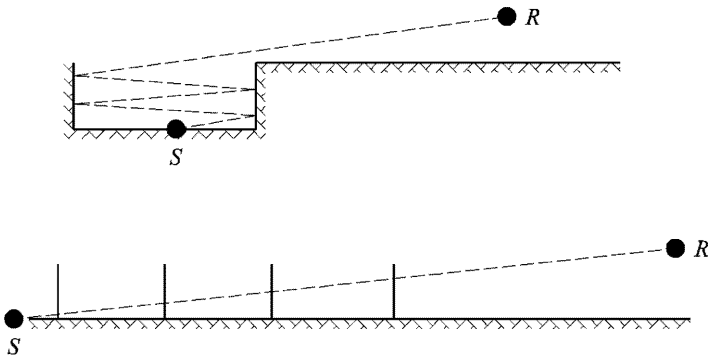
No estudo geométrico de percursos sonoros, no tocante à reflexão em obstáculos verticais (barreiras, edifícios), a posição do ponto de impacto do raio em relação ao bordo superior do obstáculo determina que proporção, mais ou menos significativa, da energia é efetivamente refletida. Esta perda de energia acústica quando o raio é refletido denomina-se «atenuação por retrodifração».

Em caso de reflexão múltipla potencial entre duas paredes verticais, deve considerar-se, pelo menos, a primeira reflexão.

No caso de uma vala (ver, por exemplo, a figura 2.5.h), a atenuação por retrodifração aplica-se a cada reflexão nas paredes de suporte.

Figura 2.5.h

Reflexão de quarta ordem de um raio sonoro numa via em vala: corte real (em cima) e corte estendido (em baixo)



Nesta representação, o raio sonoro atinge o recetor após «atravessar sucessivamente» as paredes de suporte da vala, as quais podem, portanto, equiparar-se a aberturas.

Ao calcular a propagação através de uma abertura, o campo sonoro do recetor resulta da soma do campo direto e do campo difratado

▼M2

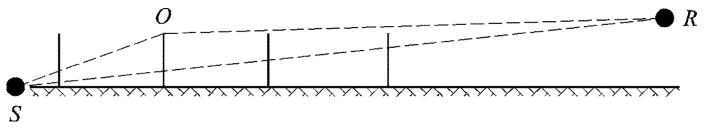
pelos bordos da abertura. O campo difratado assegura continuidade de transição entre a zona clara e a zona de sombra. Quando o raio se aproxima do bordo da abertura, o campo direto é atenuado. O cálculo é idêntico ao da atenuação por uma barreira na zona clara.

A diferença de percursos, δ', associada a cada retrodifração constitui o oposto da diferença de percursos entre S e R correspondente a cada bordo superior, O, conforme a vista em corte estendido *infra* (ver a figura 2.5.i).

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

Figura 2.5.i

Diferença de percursos para a segunda reflexão



O sinal menos na equação *(2.5.36)* significa que se considera que o recetor está na zona clara.

Obtém-se a atenuação por retrodifração, $\Delta_{retrodif}$, através da equação *(2.5.37)*, que é semelhante à equação *(2.5.21)*, com as notações adaptadas.

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

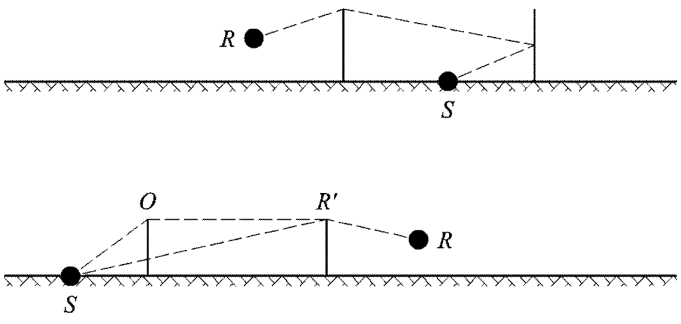
Aplica-se esta atenuação ao raio direto de cada vez que este «atravessa» (é refletido por) uma parede ou um edifício. O nível de potência da fonte imagem S' é então o seguinte:

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

Em configurações de propagação complexas, podem existir difrações entre reflexões ou entre o recetor e as reflexões. Nesse caso, estima-se a retrodifração pelas paredes considerando o percurso entre a fonte e o primeiro ponto de difração, R′ (considerado, portanto, o recetor na equação *(2.5.36)*). Este princípio é ilustrado na figura 2.5.j.

Figura 2.5.j

Diferença de percursos na presença de difração: corte real (em cima) e corte estendido (em baixo)



Em caso de reflexão múltipla, somam-se as reflexões correspondentes a cada reflexão.

▼M2

2.6. **Disposições gerais — Ruído gerado pelas aeronaves**

2.6.1. *Definições e símbolos*

Definem-se alguns *termos* importantes com base no significado geral que lhes é atribuído neste documento. A lista não é exaustiva. Só contempla as expressões e os acrónimos mais frequentemente utilizados. São definidos outros na primeira ocorrência no texto.

Os *símbolos* matemáticos cuja lista figura após a dos termos são os principais utilizados nas equações integradas no texto principal. Os restantes símbolos, utilizados pontualmente no texto principal e nos apêndices, são definidos quando ocorrem.

Recorda-se várias vezes ao leitor a intermutabilidade neste documento dos termos *som* e *ruído*. Embora o termo *ruído* tenha conotações subjetivas — os acústicos definem-no, normalmente, como «som indesejado» —, no domínio do controlo do ruído gerado pelas aeronaves significa habitualmente apenas «som» — energia transmitida pelo movimento de ondas acústicas no ar. O símbolo → remete para outros termos da lista.

T e r m o s

Ações de pilotagem	Prescrições para voo segundo determinado perfil — compreendem variações da velocidade e/ou da altitude.
AIP	Publicação de informação aeronáutica.
Altitude	Altura acima do nível médio das águas do mar.
Altura	Distância vertical entre a aeronave e o → *plano do solo*.
Atenuação do som	Decréscimo da intensidade do som com a distância, ao longo de um percurso de propagação. No caso do ruído gerado pelas aeronaves, deve-se, normalmente, à propagação esférica das ondas, à absorção atmosférica e à → *atenuação lateral*.
Atenuação lateral	Atenuação suplementar do som com a distância, atribuível, direta ou indiretamente, à presença da superfície do solo. É significativa para ângulos de elevação baixos (da aeronave acima do plano do solo).

▼**M2**

Atmosfera de referência	Quadro de taxas de absorção sonora utilizado para normalizar dados NPD (ver o apêndice D).
Base de dados ANP	Base de dados de ruído e desempenho das aeronaves incluída no apêndice I.
Configuração da aeronave	Posição dos *slats*, dos *flaps* e do trem de aterragem.
Configuração de voo	= → *Configuração da aeronave* + → *Parâmetros de voo*.
Curva de ruído	Linha que une os pontos nos quais o valor de um índice ou nível de ruído cumulativo das aeronaves em redor de um aeroporto é constante.
Dados de ruído e de desempenho da aeronave	Dados descritivos das características acústicas e de desempenho dos diferentes tipos de aeronaves que são necessários para se estabelecerem os modelos. Compreendem as → *relações NPD* e as informações que permitem calcular a força propulsora/potência dos motores em função da → *configuração de voo*. Estes dados são geralmente facultados pelos construtores das aeronaves, mas, se isso não for possível, podem ser obtidos de outras fontes. Se não se dispuser destes dados, é habitual representar a aeronave em causa adaptando dados de uma aeronave similar adequada — processo dito de *substituição*.
Dados/relações de ruído-potência-distância (NPD)	Quadros de níveis de acontecimentos ruidosos em função da distância, abaixo de uma aeronave em voo plano estabilizado a uma velocidade de referência, numa atmosfera de referência, especificados para uma série de → *regulações da potência dos motores*. Estes dados têm em conta os efeitos de atenuação sonora resultantes da propagação esférica das ondas (lei do inverso do quadrado da distância) e da absorção atmosférica. A distância é definida perpendicularmente à trajetória de voo da aeronave e ao eixo das asas (ou seja, é medida na vertical, por baixo da aeronave em voo sem rolamento).
Destravagem	*Início da rolagem para descolagem*.
Dia de referência	Série de condições atmosféricas com base nas quais são normalizados os dados de ruído e desempenho das aeronaves (ANP).

▼**M2**

Duração de referência	Período nominal utilizado para normalizar as medições de nível de exposição sonora de um acontecimento isolado; é de 1 segundo no caso do → *SEL*.
Exposição sonora	Medida da imissão de energia sonora total num determinado período.
Extensão da etapa/ do trajeto	Distância a que uma aeronave em descolagem está do primeiro destino. Constitui um indicador do peso da aeronave.
Força propulsora líquida	Força de propulsão exercida por um motor sobre a estrutura de uma aeronave.
Força propulsora líquida corrigida	A uma dada regulação de potência (por exemplo, *EPR* ou N_1), a potência líquida diminui com a densidade do ar e, portanto, com a altitude da aeronave; a força propulsora líquida corrigida é o valor correspondente ao nível do mar.
Fração energética, *F*	Razão entre a energia sonora recebida de um segmento e a energia recebida de uma trajetória de voo infinita.
Impacto do ruído	Efeitos indesejáveis do ruído nos recetores. Note-se que as métricas do ruído são implicitamente indicadores do impacto do ruído.
Índice de ruído	Medida de um som cumulativo ou a longo prazo, correlacionada com os efeitos desse som nas pessoas (isto é, considera-se que permite prever esses efeitos). Pode ter de alguma forma em conta outros fatores, além da intensidade do som (especialmente o período do dia). Um exemplo é o nível diurno-entardecer-noturno, L_{DEN}.
Início da rolagem para descolagem, *SOR* (*Start of Roll*)	Ponto da pista no qual uma aeronave que vai partir inicia a descolagem. Também se designa por «destravagem».
Intensidade sonora	Intensidade de imissão sonora num determinado ponto — relaciona-se com a energia acústica e é indicada pelos níveis sonoros medidos.
ISA	Atmosfera-padrão internacional (*International Standard Atmosphere*) definida pela ICAO. Define a variação da temperatura, da pressão e da densidade do ar com a altura acima do nível médio das águas do mar. Serve para normalizar os resultados dos cálculos de projeto de aeronaves e as análises de dados provenientes de ensaios.

▼**M2**

Métrica de ruído	Expressão que serve para designar qualquer medida da quantidade de ruído no ponto de observação do recetor, quer se trate de um acontecimento isolado ou da acumulação de ruído ao longo de um período prolongado. São duas as medidas do ruído de um acontecimento isolado habitualmente utilizadas: o *nível máximo* atingido durante o acontecimento e o *nível de exposição sonora* associado ao acontecimento, o qual mede a energia sonora total do acontecimento, determinada por integração no tempo.
Movimento da aeronave	Uma chegada, partida ou qualquer outra ação da aeronave que afeta a exposição ao ruído em redor de um aeroporto.
Nível de base de um acontecimento acústico	Nível de um acontecimento acústico obtido de uma base de dados NPD.
Nível de exposição sonora de um acontecimento isolado	Nível sonoro que um acontecimento teria se toda a energia sonora dele proveniente fosse concentrada uniformemente no período normalizado denominado → *duração de referência*.
Nível de exposição sonora, L_{AE}	(acrónimo SEL) Métrica normalizada pela norma ISO 1996-1 ou ISO 3891; corresponde ao nível de exposição sonora de um acontecimento isolado, com ponderação A, concentrado no período de referência de 1 segundo.
Nível de ruído	Medida, em decibéis, do som numa escala que indica a intensidade desse som ou o grau de ruído que lhe está associado. No caso do ruído ambiente gerado pelas aeronaves, são geralmente utilizadas duas escalas: o nível sonoro com ponderação A e o nível de ruído sentido. Estas escalas aplicam ponderações diferentes aos sons de diferentes frequências, para simular a perceção humana.
Nível médio das águas do mar	Elevação normalizada da superfície da Terra à qual refere a definição da → atmosfera-padrão internacional (ISA).
Nível sonoro	Medida, em decibéis, da energia sonora. O som recebido é medido com ou sem uma ponderação em função da frequência. Os níveis medidos com uma ponderação são frequentemente denominados → *níveis de ruído*.

▼**M2**

Nível sonoro (contínuo) equivalente, L_{eq}	Medida sonora a longo prazo. Nível de um som constante hipotético que, ao longo de um determinado período, contém a mesma energia total que o som variável real.
Nível sonoro com ponderação A, L_A	Escala básica de nível de som/ruído utilizada para medir o ruído ambiente, incluindo o gerado pelas aeronaves, na qual se baseiam a maior parte das métricas de curvas de ruído.
Nível sonoro equivalente ponderado, $L_{eq,W}$	Versão modificada de L_{eq}, na qual se atribuem ponderações diferentes ao ruído gerado em diferentes períodos do dia (geralmente os períodos diurno, do entardecer e noturno).
Nível sonoro integrado	Igualmente designado por → *nível de exposição sonora de um acontecimento isolado*.
Nível sonoro/de ruído cumulativo	Medida, em decibéis, do ruído recebido ao longo de um determinado período, num ponto situado nas proximidades de um aeroporto, proveniente do tráfego de aeronaves segundo trajetórias de voo e em condições operacionais normais. Calcula-se acumulando, de algum modo, os níveis sonoros/de ruído dos acontecimentos verificados nesse ponto.
Nível sonoro/de ruído de um acontecimento	Medida, em decibéis, da quantidade finita de som (ou de ruído) recebida da passagem de uma aeronave → *nível de exposição sonora*.

▼**M2**

Nível sonoro/de ruído máximo	Nível sonoro máximo atingido durante um acontecimento.
Observador	→ *Recetor*.
Parâmetro de potência ligado ao ruído	Parâmetro que descreve ou indica o esforço de propulsão gerado pelo motor de uma aeronave, ao qual pode ser logicamente associada uma emissão de potência acústica. Considera-se normalmente a → *força propulsora líquida corrigida*. É livremente designado por «potência» ou «regulação da potência» ao longo do texto.
Parâmetros de voo	Regulação de potência, velocidade, ângulo de pranchamento e peso da aeronave.
Perfil de voo	Variação da altura da aeronave ao longo da rota no solo (compreende, por vezes, também modificações da → *configuração de voo*) — é descrito por uma série de → *pontos de perfil*.
Plano do solo	(ou «plano nominal do solo») Superfície horizontal no solo, que passa no ponto de referência do aeroporto, na qual são normalmente calculadas as curvas de ruído.
Ponto de perfil	Altura do ponto final de um segmento de trajetória de voo — no plano vertical acima da rota no solo.
Procedimentos de voo	Sequência de etapas operacionais executada pela tripulação da aeronave ou pelo sistema de gestão de voo: é expressa pelas modificações da configuração de voo em função da distância percorrida ao longo da rota no solo.
Recetor	Aquele que recebe o ruído proveniente de uma fonte, principalmente num ponto situado à superfície do solo ou nas proximidades desta.
Regulação de potência dos motores.	Valor do → *parâmetro de potência ligado ao ruído* utilizado para determinar a emissão de ruído a partir da base de dados NPD.
Rota central no solo	Rota no solo representativa ou nominal que define o eixo central de um feixe de trajetórias.
Rota no solo	Projeção vertical da trajetória de voo no plano do solo.

▼**M2**

Ruído	Som indesejado. Porém, métricas como o *nível sonoro com ponderação A* (L_A) e o *nível efetivo de ruído sentido* (EPNL, *effective perceived noise level*) convertem eficazmente níveis sonoros em níveis de ruído. Apesar da consequente falta de rigor que tal gera, os termos som e ruído são, por vezes, utilizados indistintamente neste e noutros documentos, sobretudo associados ao termo *nível*.
Segmento de trajetória de voo	Parte da trajetória de voo de uma aeronave representada, para efeitos do estabelecimento de modelos de ruído, por uma linha reta de comprimento finito.
SEL	→ *Nível de exposição sonora* (*Sound Exposure Level*).
Significância ruidosa	Considera-se que a contribuição de um segmento de trajetória de voo tem significado em termos de ruído se afetar, em grau apreciável, o nível de ruído do acontecimento. Não considerar os segmentos sem significância ruidosa permite aligeirar fortemente o tratamento informático.
Solo brando	Superfície do solo «branda» no plano acústico, geralmente herbácea, que circunda a maior parte dos aeroportos. Entre as superfícies «duras» no plano acústico, isto é, fortemente refletoras, contam-se o betão e a água. A metodologia das curvas de ruído descrita neste documento aplica-se a condições de solo brando.
Som	Energia transmitida no ar por movimento ondulatório (longitudinal) sentida pelos ouvidos.
Soma ou média decibélica	Valores por vezes denominados «energéticos» ou «logarítmicos» (por oposição a «aritméticos»). Utiliza-se quando é necessário somar ou calcular a média de quantidades relacionadas com a energia; por exemplo, $soma\ decibélica = 10 \cdot lg \sum 10^{L_i/10}$.
Trajetória de voo	Trajetória tridimensional de uma aeronave em voo, cuja origem normalmente coincide com o início da rolagem para descolagem ou com a cabeceira da pista de aterragem.
Velocidade de referência	Velocidade da aeronave em relação ao solo com base na qual são normalizados os dados *NPD* → *SEL*.
Velocidade em relação ao solo	Velocidade da aeronave em relação a um ponto fixo no solo.

▼**M2**

Velocidade real em relação ao ar	Velocidade verdadeira da aeronave em relação ao ar (= velocidade, sem vento, em relação ao solo).

Símbolos

d	Distância mais curta entre o ponto de observação e um segmento da trajetória de voo;
d_p	Distância entre o ponto de observação e a trajetória de voo, medida na perpendicular a esta (distância oblíqua);
d_l	Distância graduada;
F_n	Força propulsora líquida real por motor;
F_n/δ	Força propulsora líquida corrigida por motor;
h	Altitude da aeronave (acima do nível médio das água do mar);
L	Nível de ruído de um acontecimento (escala indefinida);
$L(t)$	Nível sonoro no momento t (escala indefinida);
L_A, $L_A(t)$	Nível de pressão sonora com ponderação A (no momento t) — medido na escala *lenta* de um sonómetro;
L_{AE}	Nível de exposição sonora (SEL, *sound exposure level*);
L_{Amax}	Valor máximo de $L_A(t)$ durante um acontecimento;
L_E	Nível de exposição sonora de um acontecimento isolado;
$L_{E\infty}$	Nível de exposição sonora de um acontecimento isolado, determinado a partir da base de dados NPD;
L_{EPN}	Nível efetivo de ruído sentido;
L_{eq}	Nível sonoro (contínuo) equivalente;
L_{max}	Valor máximo de $L(t)$ durante um acontecimento;
$L_{max,seg}$	Nível máximo gerado por um segmento;
ℓ	Distância entre o ponto de observação e a rota no solo, medida na perpendicular a esta;
lg	Logaritmo de base 10;
N	Número de segmentos ou subsegmentos;
NAT	Número de acontecimentos cujo L_{max} excede um determinado limiar;
P	Parâmetro de potência na variável NPD $L(P,d)$;
P_{seg}	Parâmetro de potência associado a um determinado segmento;
q	Distância do início do segmento ao ponto de aproximação mais próximo;
R	Raio de viragem;
S	Desvio-padrão;

▼**M2**

s	Distância ao longo da rota no solo;
s_{RWY}	Comprimento da pista;
t	Tempo;
t_e	Duração efetiva de um acontecimento sonoro isolado;
t_0	Tempo de referência para um nível sonoro integrado;
V	Velocidade em relação ao solo;
V_{seg}	Velocidade em relação ao solo equivalente no segmento;
V_{ref}	Velocidade em relação ao solo de referência para a qual são definidos os dados NPD;
x,y,z	Coordenadas locais;
x',y',z'	Coordenadas da aeronave;
X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}	Localização, em coordenadas geográficas, do ponto de referência de um aeroporto;
z	Altura da aeronave acima do plano do solo/do ponto de referência do aeroporto;
a	Parâmetro utilizado no cálculo da correção do segmento finito, Δ_F;
β	Ângulo de elevação da aeronave em relação ao plano do solo;
ε	Ângulo de pranchamento da aeronave;
γ	Ângulo de subida/descida;
φ	Ângulo de depressão (parâmetro da diretividade lateral);
λ	Comprimento total do segmento;
ψ	Ângulo entre a direção de movimento da aeronave e a direção desta até ao observador;
ξ	Rumo da aeronave, medido no sentido dos ponteiros do relógio, em relação ao norte magnético;
$\Lambda(\beta,\ell)$	Atenuação lateral ar-solo;
$\Lambda(\beta)$	Atenuação lateral ar-solo a longa distância;
$\Gamma(\ell)$	Fator de distância da atenuação lateral;
Δ	Variação de valor de uma quantidade, ou correção (conforme indicado no texto);
Δ_F	Correção do segmento finito;
Δ_I	Correção ligada à implantação dos motores;
Δ_i	Ponderação correspondente ao período i do dia, dB;
Δ_{rev}	Inversão de força propulsora;

▼**M2**

Δ_{SOR}	Correção do início da rolagem para descolagem;
Δ_V	Correção da duração (velocidade).

Índices

1, 2	Índices indicativos dos valores inicial e final de um intervalo ou de um segmento;
E	Exposição;
i	Índice cumulativo de tipos/categorias de aeronaves;
j	Índice cumulativo de rotas/sub-rotas no solo;
k	Índice cumulativo de segmentos;
max	Máximo;
ref	Valor de referência;
seg	Valor específico do segmento;
SOR	Relacionado com o início da rolagem para descolagem;
TO	Descolagem.

2.6.2. *Qualidade*

Exatidão dos valores utilizados

Os valores que afetem o nível de emissão de uma fonte, incluindo a posição desta, devem ser determinados com, pelo menos, a exatidão correspondente a uma incerteza de ± 2 dB(A) no nível de emissão da fonte (mantendo inalterados os outros parâmetros).

Utilização de valores predefinidos

Na aplicação do método, os dados utilizados devem refletir a realidade. Em geral, não deve recorrer-se a hipóteses ou valores predefinidos. Em particular, devem utilizar-se trajetórias de voo definidas a partir de dados de radar que sirvam para esse efeito, sempre que tais dados existam e tenham qualidade suficiente. São aceitáveis hipóteses e valores predefinidos — por exemplo, para estabelecer modelos de rotas em vez de definir trajetórias de voo a partir de dados de radar — se a obtenção dos dados reais implicar custos desproporcionadamente elevados.

Qualidade do *software* utilizado nos cálculos

O *software* utilizado nos cálculos deve ser comprovadamente conforme, por meio da certificação dos resultados obtidos em casos ensaiados, com os métodos aqui descritos.

▼M2

2.7. **Ruído gerado pelas aeronaves**

2.7.1. *Objetivo e domínio de aplicação do documento*

Utilizam-se mapas de curvas de ruído para indicar a incidência geográfica e a intensidade do impacto do ruído gerado pelas aeronaves em redor dos aeroportos, sendo esse impacto representado por valores de um determinado índice ou métrica de ruído. Uma curva de ruído é uma linha ao longo da qual o valor do índice é constante. O valor do índice agrega, de algum modo, todos os acontecimentos ruidosos gerados por aeronaves em determinado período, normalmente dias ou meses.

O ruído gerado por aeronaves a aterrar ou a descolar num aeroporto que é sentido em pontos do solo vizinhos depende de muitos fatores. Os principais são o tipo de aeronave e o tipo de motor, os procedimentos de gestão da potência, da posição dos *flaps* e da velocidade em relação ao ar nas próprias aeronaves, a distância dos pontos em causa às várias trajetórias de voo, a topografia local e as condições meteorológicas verificadas. As operações aeroportuárias incluem, em geral, diversos tipos de aeronaves, vários procedimentos de voo e uma diversidade de pesos operacionais.

As curvas de ruído são geradas pelo cálculo matemático de superfícies de valores locais de índice de ruído. Este documento explica pormenorizadamente como se calculam, num ponto de observação, os níveis dos acontecimentos ruidosos gerados pelas aeronaves, para cada voo ou tipo de voo correspondente, dos quais se calcula depois, de algum modo, a média, ou os quais são depois *acumulados*, para se obterem os valores do índice escolhido no ponto em causa. A superfície pretendida de valores do índice é gerada simplesmente repetindo os cálculos, tantas vezes quantas as necessárias, para os diversos movimentos de aeronaves, tendo o cuidado de maximizar a eficiência excluindo os acontecimentos sem significado em termos de ruído (ou seja, que não contribuem significativamente para o total).

Se determinadas atividades geradoras de ruído associadas às operações aeroportuárias praticamente não contribuírem para a exposição global da população ao ruído gerado pelas aeronaves nem para as curvas de ruído conexas, as atividades em causa podem ser excluídas. É o caso da utilização de helicópteros, da circulação em pista, dos ensaios de motores e da utilização de unidades auxiliares de energia. Tal não significa, necessariamente, que o impacto respetivo seja insignificante. Caso as circunstâncias o justifiquem, estas fontes podem ser avaliadas conforme se descreve nos pontos 2.7.21 e 2.7.22.

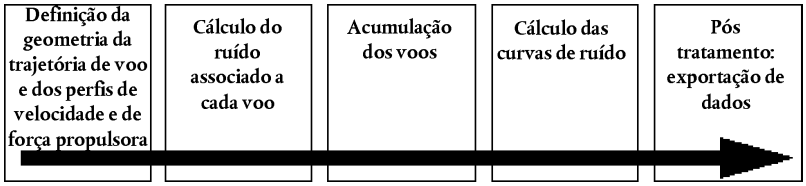
2.7.2. *Estrutura do documento*

O processo de geração de curvas de ruído é ilustrado na **figura 2.7.a**. Geram-se curvas de ruído para várias finalidades, que normalmente condicionam os requisitos aplicáveis às fontes e ao pré-tratamento dos dados utilizados. Podem gerar-se curvas de ruído descritivas do impacto de ruído histórico a partir dos registos reais das operações das aeronaves — movimentos, pesos, trajetórias de voo medidas por radar etc. As curvas de ruído utilizadas para finalidades de planificação futura assentam mais em previsões — de tráfego, das trajetórias de voo e do desempenho e das características de ruído das futuras aeronaves.

▼M2

Figura 2.7.a

Processo de geração de curvas de ruído



Seja qual for a fonte dos dados de voo, define-se cada movimento de uma aeronave, de aterragem ou de descolagem, em termos da geometria da trajetória de voo e da emissão de ruído da aeronave ao percorrer essa trajetória (os movimentos essencialmente idênticos, em termos de ruído e de trajetória de voo, são contabilizados por simples multiplicação). A emissão de ruído depende das características da aeronave — em especial da potência gerada pelos motores. A metodologia recomendada compreende a divisão da trajetória de voo em segmentos. Os **pontos 2.7.3 a 2.7.6** resumem os elementos metodológicos e explicam o princípio de segmentação no qual assenta o método: o de que o nível de ruído observado de um acontecimento resulta da agregação das contribuições de todos os segmentos com significado em termos de ruído da trajetória de voo, cada um dos quais calculável independentemente dos outros. Os **pontos 2.7.3 a 2.7.6** resumem igualmente os requisitos dos dados necessários para gerar uma série de curvas de ruído. O **apêndice A** especifica pormenorizadamente os dados operacionais necessários.

Os **pontos 2.7.7 a 2.7.13** descrevem o modo como se calculam os segmentos de trajetória de voo a partir de dados pré-tratados. Este cálculo compreende a análise do desempenho das aeronaves em voo, cujas equações constam do **apêndice B**. As trajetórias de voo estão sujeitas a grande variabilidade: as aeronaves que percorrem uma rota dispersam-se num feixe, devido aos efeitos das variações ao nível das condições atmosféricas, do peso das aeronaves, dos procedimentos operacionais, dos constrangimentos impostos pelo controlo do tráfego aéreo etc. Esta variabilidade é tida em conta pela descrição de cada trajetória de voo em termos estatísticos — compreendendo uma trajetória central e uma série de trajetórias para ambos os lados desta. Este aspeto é igualmente explicado nos **pontos 2.7.7 a 2.7.13**, incluindo-se informações adicionais no **apêndice C**.

Os **pontos 2.7.14 a 2.7.19** definem as etapas a seguir para calcular o nível de ruído de um acontecimento isolado — ruído gerado num ponto do solo pelo movimento de uma aeronave. O **apêndice D** trata do recálculo de dados NPD para condições diferentes das condições de referência. O **apêndice E** explica a fonte acústica dipolar utilizada no modelo para definir a radiação sonora proveniente de segmentos de trajetória de voo de comprimento finito.

As aplicações dos modelos de relações descritos nos capítulos 3 e 4 necessitam, além das trajetórias de voo correspondentes, de dados adequados de ruído e de desempenho referentes à aeronave em questão.

O cálculo fundamental é a determinação do nível do acontecimento correspondente a um movimento de uma aeronave que é sentido no ponto de observação, repetindo-se este cálculo para todos os movimentos de aeronaves em cada ponto da matriz que necessariamente cobre a área geográfica prevista para o traçado das curvas de ruído. Em cada ponto, agregam-se os níveis dos acontecimentos, ou calcula-se de algum modo uma média desses níveis, a fim de se determinar um «nível acumulado» ou o valor de um índice de ruído. Esta parte do processo é descrita nos **pontos 2.7.20 e 2.7.23 a 2.7.25**.

▼M2

Os **pontos 2.7.26 a 2.7.28** resumem as opções e requisitos para a adaptação de curvas de ruído a matrizes de valores de índices de ruído. Estes pontos dão orientações sobre a geração dessas curvas e o pós-tratamento.

2.7.3. *Conceito da segmentação*

A base de dados contém relações de ruído-potência-distância (NPD) básicas para qualquer aeronave. Estas relações definem, para voo retilíneo estabilizado a uma *velocidade de referência*, em *condições atmosféricas de referência* especificadas e numa configuração de voo especificada, os níveis sonoros máximo e integrado no tempo de cada acontecimento recebidos diretamente por debaixo da aeronave ([1]), em função da distância. Para efeitos de modelos de ruído, a potência de propulsão, aspeto determinante, é representada por um *parâmetro de potência ligado ao ruído*, geralmente a *força propulsora líquida corrigida*. Ajustam-se os níveis de base dos acontecimentos, determinados a partir da base de dados, em primeiro lugar para atender às diferenças entre as condições atmosféricas reais (do modelo) e de referência e, no caso dos níveis de exposição sonora, à velocidade da aeronave e, em segundo lugar, no tocante aos pontos de receção não situados diretamente por debaixo da aeronave, para ter em conta as diferenças entre o ruído emitido para baixo e o ruído irradiado lateralmente. Esta última diferença deve-se à *diretividade lateral* (efeitos ligados à implantação dos motores) e à *atenuação lateral*. Porém, os níveis de acontecimento assim ajustados apenas se aplicam ao ruído total gerado por aeronaves em voo plano estabilizado.

A *segmentação* é o processo segundo o qual o modelo de curvas de ruído recomendado adapta os dados NPD e laterais correspondentes a uma trajetória infinita para calcular o ruído que atinge um recetor, proveniente de uma trajetória de voo não-uniforme, isto é, ao longo da qual a configuração de voo da aeronave vai variando. Para calcular o nível sonoro de acontecimento associado a um movimento de uma aeronave, representa-se a trajetória de voo por uma série de segmentos de reta contíguos, cada um dos quais pode ser encarado como uma parte finita de uma trajetória infinita para a qual se conhecem uma relação NPD e os ajustamentos laterais. O nível máximo do acontecimento é simplesmente o maior dos valores correspondentes aos segmentos da série. Calcula-se o nível integrado no tempo do acontecimento ruidoso total somando o ruído recebido de um número suficiente de segmentos, ou seja, dos segmentos cuja contribuição para o ruído total do acontecimento é significativa.

O método de estimativa da contribuição, em termos de ruído, de um segmento finito para o nível integrado do acontecimento é puramente empírico. Define-se a *fração energética*, *F* — expressão do ruído associado ao segmento como proporção do ruído total associado à trajetória infinita –, por uma expressão relativamente simples, que permite ter em conta a diretividade longitudinal do ruído da aeronave e da «vista» do segmento por parte do recetor. Uma das razões pelas quais um método empírico simples se revela geralmente adequado é que, em regra, a maior parte do ruído provém do segmento mais próximo, normalmente adjacente — situação para a qual o *ponto de aproximação máxima* (*closest point of approach*, CPA) do recetor se situa algures no segmento e não numa das extremidades deste. Significa isto que as estimativas do ruído proveniente de segmentos não-adjacentes podem ser cada vez mais aproximadas à medida que aumenta a distância em relação ao recetor, sem com isso comprometer significativamente a exatidão.

([1]) Na realidade, por debaixo da aeronave perpendicularmente ao eixo das asas e à direção de voo. Corresponde à projeção vertical por baixo de uma aeronave que não está a virar (isto é, sem rolamento).

▼M2

2.7.4. *Trajetórias de voo: rotas e perfis*

No contexto dos modelos, entende-se por *trajetória de voo* uma descrição completa, no tempo e no espaço, do movimento de uma aeronave ([1]). Juntamente com a força propulsora (ou outro parâmetro de potência ligado ao ruído), constituem as informações necessárias para calcular o ruído gerado. A *rota no solo* é a projeção vertical da trajetória de voo em solo plano. É combinada com o *perfil de voo* vertical para construir uma trajetória de voo tridimensional. O modelo de segmentação passa pela descrição da trajetória de voo de cada movimento distinto de uma aeronave por uma série de segmentos de reta contíguos. A maneira como se procede à segmentação rege-se pela necessidade de equilibrar exatidão e eficiência — há que obter uma aproximação suficientemente coincidente com a curva real da trajetória de voo, minimizando ao mesmo tempo a complexidade dos cálculos e os dados necessários. Cada segmento tem de ser definido pelas coordenadas geométricas das suas extremidades, assim como pela velocidade da aeronave e pelos parâmetros de potência do motor associados (dos quais depende a emissão sonora). As trajetórias de voo e a potência dos motores podem ser determinadas de várias maneiras. As principais compreendem a) um processo de síntese a partir de uma série de ações de pilotagem e b) um processo de análise de dados de perfil de voo medidos.

A *síntese* da trajetória de voo (a) exige o conhecimento (ou que sejam estabelecidos pressupostos acerca) das rotas no solo e da dispersão lateral das mesmas, bem como do peso e dos procedimentos de gestão da velocidade, da posição dos *flaps* e da força propulsora da aeronave e ainda da elevação do aeroporto, do vento e da temperatura do ar. As equações a utilizar no cálculo do perfil de voo, com base nos parâmetros aerodinâmicos e de propulsão necessários, figuram no **apêndice B**. Cada equação compreende coeficientes (e/ou constantes) baseados em dados empíricos para cada tipo de aeronave. As equações de desempenho aerodinâmico constantes do **apêndice B** permitem ter em conta qualquer combinação razoável de peso operacional e procedimentos de voo da aeronave, incluindo operações a diferentes pesos totais à descolagem.

A *análise* de dados medidos (b), provenientes, por exemplo, de registadores de dados de voo, de radares ou de outros equipamentos de seguimento de aeronaves, implica, na realidade, um processo de sentido inverso ao da síntese (a). Em vez de se estimarem os estados da aeronave e dos motores no final de cada segmento de voo através da integração dos efeitos das forças propulsora e aerodinâmica exercidas na estrutura da aeronave, estimam-se essas forças com base nas variações de altura e de velocidade da estrutura. Os procedimentos necessários ao tratamento das informações relativas à trajetória de voo são descritos no ponto 2.7.12.

Numa aplicação muito aperfeiçoada dos modelos de ruído, teoricamente cada voo poderia ser representado de modo independente, o que garantiria uma contabilização exata da dispersão espacial das trajetórias de voo — que pode ser muito significativa. Porém, para que a preparação dos dados e o tempo de cálculo informático se mantenham dentro de limites razoáveis, é prática normal representar os feixes de trajetórias de voo por um pequeno número de «sub-rotas» desviadas lateralmente umas das outras. (Normalmente, a dispersão vertical é representada de modo satisfatório contabilizando os efeitos da variação do peso das aeronaves nos perfis verticais.)

([1]) O tempo é tido em conta por meio da velocidade da aeronave.

▼M2

2.7.5. *Ruído e desempenho das aeronaves*

A base de dados ANP constante do apêndice I abrange a maior parte dos tipos de aeronave atuais. Os tipos ou versões de aeronaves ainda não contemplados nessa lista podem ser representados pelos dados dela constantes, referentes a outras aeronaves, normalmente similares, que melhor se lhes adequem.

A base de dados ANP compreende «ações de pilotagem» predefinidas que possibilitam a construção de perfis de voo para, pelo menos, um procedimento comum de partida com diminuição do ruído. As entradas mais recentes da base de dados abrangem dois procedimentos diferentes de partida com diminuição do ruído.

2.7.6. *Operações aeroportuárias e das aeronaves*

Indicam-se a seguir os dados, a particularizar no caso concreto, com base nos quais se podem calcular as curvas de ruído correspondentes a um determinado cenário aeroportuário.

Dados aeroportuários gerais

— Ponto de referência do aeroporto (simplesmente para localizar o aeroporto num sistema adequado de coordenadas geográficas). Constitui a origem do sistema local de coordenadas cartesianas utilizado no processo de cálculo.

— Altitude de referência do aeroporto (altitude do ponto de referência do aeroporto). Constitui a altitude do plano nominal do solo no qual, caso não haja correções topográficas, se definem as curvas de ruído.

— Parâmetros meteorológicos médios no ponto de referência do aeroporto ou próximo deste ponto (temperatura, humidade relativa, velocidade média do vento e sentido de sopro do vento).

Dados das pistas

Relativamente a cada pista:

— Designação da pista;

— Ponto de referência da pista (centro da pista, expresso em coordenadas locais);

— Comprimento, orientação e declive médio da pista;

— Localização do ponto de início da rolagem para descolagem e da cabeceira da pista de aterragem ([1]).

Dados relativos às rotas no solo

As rotas das aeronaves no solo são descritas por uma série de coordenadas no plano do solo (horizontal). A fonte dos dados relativos às rotas no solo depende da disponibilidade de dados de radar pertinentes. Caso se disponha de tais dados, estabelecem-se, por análise estatística dos mesmos, uma rota central fiável e uma série adequada de sub-rotas (dispersas) associadas. Caso contrário, definem-se geralmente as rotas centrais a partir de informações adequadas relativas a determinados procedimentos, por exemplo recorrendo aos procedimentos normalizados de partida por instrumentos constantes das publicações de informação aeronáutica. Convencionalmente, esta descrição de uma rota no solo compreende as seguintes informações:

— Designação da pista de origem da rota;

— Indicação da origem da rota (início da rolagem para descolagem, cabeceira da pista de aterragem);

([1]) As cabeceiras desviadas podem ser tidas em conta definindo pistas suplementares.

▼**M2**

— Comprimento dos segmentos (no caso das curvas, raio e mudança de direção).

Estas informações são as mínimas necessárias para definir a rota central. O cálculo de níveis médios de ruído com base no pressuposto de que as aeronaves percorrem exatamente as rotas nominais pode gerar erros locais de vários decibéis. Por conseguinte, é necessário representar a dispersão lateral, com base nas seguintes informações adicionais:

— Largura do feixe de rotas (ou outro dado estatístico da dispersão) no final de cada segmento;

— Número de sub-rotas;

— Distribuição dos movimentos perpendicularmente à rota central.

Dados relativos ao tráfego aéreo

Trata-se dos seguintes dados:

— período abrangido pelos dados;

— número de movimentos (chegadas ou partidas) de cada tipo de aeronave segundo cada trajetória de voo, subdividido em função (1) da hora do dia, conforme mais se adeque aos descritores de ruído especificados, (2) dos pesos operacionais ou da extensão das etapas, no caso das partidas, e (3) dos procedimentos operacionais, se necessário.

Na sua maior parte, os descritores de ruído necessitam que os acontecimentos (os movimentos das aeronaves) sejam definidos por valores médios correspondentes a determinados períodos do dia (por exemplo, períodos diurno, do entardecer e noturno) — ver os **pontos 2.7.23 a 2.7.25**.

Dados topográficos

O terreno que circunda a maior parte dos aeroportos é relativamente plano. Porém, nem sempre é assim, pelo que pode, por vezes, ser necessário ter em conta variações da elevação do terreno em relação à elevação de referência do aeroporto. O efeito da elevação do terreno pode ser especialmente importante na vizinhança das rotas de aproximação, que as aeronaves percorrem a altitudes relativamente baixas.

Normalmente, os dados relativos à elevação do terreno são apresentados sob a forma de séries de coordenadas (x,y,z) numa grelha retangular com uma determinada malha. Porém, é provável que os parâmetros da grelha de elevação sejam diferentes dos parâmetros da grelha utilizada no cálculo do ruído, caso em que pode recorrer-se a interpolação linear para estimar as coordenadas z adequadas desta última.

Uma análise exaustiva dos efeitos de um terreno acidentado na propagação do som é matéria complexa que transcende o âmbito do presente método. Os desvios moderados de elevação relativamente a terreno plano podem ser tidos em conta considerando um terreno «pseudonivelado»: ou seja, simplesmente subindo ou descendo o plano correspondente ao solo plano até à elevação local do solo (relativamente ao plano do solo de referência) em cada ponto de receção (ver o ponto 2.7.4).

▼M2

Condições de referência

Os dados internacionais de ruído e desempenho das aeronaves (ANP) são normalizados em função de condições de referência padrão amplamente utilizadas nos estudos do ruído associado aos aeroportos (ver o **apêndice D**).

Condições de referência dos dados NPD

1) Pressão atmosférica: 101,325 kPa (1 013,25 mb);

2) Absorção atmosférica: taxas de atenuação indicadas no **quadro D-1** do **apêndice D**;

3) Precipitação: nenhuma;

4) Velocidade do vento: menos de 8 m/s (15 nós);

5) Velocidade em relação ao solo: 160 nós;

6) Terreno local: solo plano e acusticamente brando, sem estruturas de grandes dimensões nem outros objetos refletores num perímetro de vários quilómetros em redor das rotas das aeronaves no solo.

As medições normalizadas do som emitido pelas aeronaves são efetuadas 1,2 m acima do solo. Porém, esta condição não tem de ser especialmente tida em conta, dado que, para efeitos dos modelos, pode considerar-se que o nível dos acontecimentos é relativamente insensível à altura a que está o recetor ([1]).

A comparação dos níveis estimados e medidos de ruído aeroportuário indica que os dados NPD podem considerar-se aplicáveis quando as condições médias próximas da superfície do solo se enquadram nas seguintes:

— Temperatura do ar inferior a 30 °C;

— Produto da temperatura do ar (°C) pela humidade relativa (%) superior a 500;

— Velocidade do vento inferior a 8 m/s (15 nós).

Estas condições abrangem presumivelmente as condições verificadas na maior parte dos principais aeroportos do mundo. O **apêndice D** descreve um método de conversão de dados NPD em função de condições médias locais que o apêndice não abranja, mas, em casos extremos, é conveniente consultar os construtores da aeronave.

Condições de referência dos dados aerodinâmicos e dos motores das aeronaves

1) Elevação da pista: Nível médio das águas do mar;

2) Temperatura do ar: 15 °C;

3) Peso total à descolagem: Definido na base de dados ANP em função da extensão da etapa;

([1]) Por vezes são necessários níveis calculados a 4 m de altura ou mais. A comparação de medidas efetuadas a 1,2 m e a 10 m de altura e o cálculo teórico dos efeitos do solo revelam que o nível de exposição sonora com ponderação A é relativamente insensível à altura a que está o recetor. As variações verificadas são, em geral, inferiores a um decibel, exceto se o ângulo máximo de incidência sonora for inferior a 10° e se o máximo do espetro com ponderação A no recetor se situar na gama compreendida entre 200 Hz e 500 Hz. Estes espetros dominados por frequências baixas podem ocorrer, por exemplo, a longas distâncias, no caso dos motores com baixa taxa de contorno e dos motores a hélice que produzem tons de baixa frequência discretos.

▼**M2**

4) Peso total à aterragem: 90 % do peso máximo total à aterragem;

5) Motores geradores de força propulsora: Todos.

Embora os dados ANP dos motores e aerodinâmicos se baseiem nestas condições, podem ser utilizados conforme constam dos quadros, para elevações de pista e temperaturas médias do ar nos Estados da ECAC (Conferência Europeia da Aviação Civil) distintas dos valores de referência, sem que isso afete significativamente a exatidão das curvas calculadas de nível sonoro médio cumulativo. (ver o **apêndice B**.)

A base de dados ANP contém tabelas de dados aerodinâmicos para os pesos totais à descolagem e à aterragem referidos nos itens 3 e 4 *supra*. Se bem que, para cálculos de ruído cumulativo, não seja necessário ajustar os dados aerodinâmicos em função de outros pesos totais, o cálculo dos perfis de voo de descolagem e de subida conforme se descreve no **apêndice B** deve basear-se nos pesos totais operacionais à descolagem adequados.

2.7.7. *Descrição da trajetória de voo*

O modelo de ruído necessita que cada movimento de aeronave distinto seja descrito pela trajetória de voo tridimensional correspondente e pelas variações de potência dos motores e de velocidade da aeronave ao longo dessa trajetória. Regra geral, o modelo de um movimento representa um subconjunto do tráfego total do aeroporto, ou seja, uma série de movimentos (considerados) idênticos, com o mesmo tipo de aeronave, o mesmo peso e os mesmos procedimentos operacionais, ao longo de uma rota no solo única. Essa rota pode representar uma de várias «sub-rotas» dispersas, sendo utilizada para estabelecer um modelo do que, na realidade, é um feixe de trajetórias correspondente a uma determinada rota. Os feixes de rotas no solo, os perfis verticais e os parâmetros operacionais das aeronaves são determinados a partir dos dados correspondentes ao cenário considerado — juntamente com os dados das aeronaves provenientes da base de dados ANP.

Os dados de ruído-potência-distância (da base de dados ANP) definem o ruído gerado por aeronaves que percorrem, com velocidade e potência constantes, trajetórias de voo horizontais idealizadas de comprimento infinito. Para adaptar esses dados às trajetórias de voo junto dos aeroportos, caracterizadas por variações frequentes de potência e de velocidade, subdivide-se cada trajetória em segmentos de reta finitos, após o que se somam as contribuições sonoras de todos os segmentos sentidas no ponto de observação.

2.7.8. *Relações entre a trajetória de voo e a configuração de voo*

A trajetória de voo tridimensional dos movimentos da aeronave determina os aspetos geométricos da irradiação sonora e da propagação do som entre a aeronave e o observador. Para um dado peso da aeronave e em determinadas condições atmosféricas, a trajetória de voo é totalmente condicionada pela sequência de variações de potência, posição dos *flaps* e altitude aplicadas pelo piloto (ou sistema automático de gestão de voo) a fim de seguir rotas e manter as alturas e velocidades especificadas pelo

▼M2

controlo do tráfego aéreo — em observância dos procedimentos operacionais normalizados estabelecidos pelo operador da aeronave. Estas ações e instruções dividem a trajetória de voo em fases distintas, que geram uma segmentação natural. No plano horizontal, traduzem-se em trechos retilíneos — correspondentes à distância entre curvas consecutivas — e curvas, definidas pelo raio das mesmas e pela mudança de rumo. No plano vertical, os segmentos são definidos pelo tempo e/ou pela distância necessários para obter as variações pretendidas de velocidade de progressão e/ou de altura correspondentes às regulações de potência e de posição dos *flaps* especificadas. As coordenadas verticais correspondentes são frequentemente designadas por *pontos de perfil*.

Para efeitos de modelos de ruído, as informações relativas às trajetórias de voo são geradas por *síntese*, a partir de uma série de ações de pilotagem (ou seja, executadas pelo piloto), ou por *análise* de dados de radar — medições físicas das trajetórias de voo realmente percorridas. Seja qual for o método utilizado, convertem-se os traçados horizontal e vertical da trajetória de voo em séries de segmentos. O traçado horizontal (isto é, a correspondente projeção bidimensional no solo) constitui a *rota no solo* definida pelos itinerários de partida ou de chegada. O traçado vertical, dado pelos pontos de perfil, e os parâmetros de voo associados velocidade, ângulo de pranchamento e regulação da potência, definem conjuntamente o *perfil de voo*, o qual depende dos *procedimentos de voo* normalmente recomendados pelo construtor e/ou pelo operador da aeronave. Obtém-se a trajetória de voo combinando o perfil bidimensional de voo com a rota bidimensional no solo, de modo a obter uma sequência de segmentos de trajetória tridimensional de voo.

Importa referir que, para uma determinada série de ações de pilotagem, o perfil depende da rota no solo. Por exemplo, para a mesma força propulsora e a mesma velocidade, a velocidade ascensional de uma aeronave é menor nas curvas do que em voo retilíneo. Embora as presentes orientações expliquem como pode ter-se em conta esta dependência, é certo que isso implicaria, normalmente, uma sobrecarga de cálculo muito importante, pelo que os utilizadores podem preferir considerar que, para efeitos de modelos de ruído, o perfil de voo e a rota no solo podem ser tratados como entidades independentes, ou seja, que o perfil ascensional não é afetado pelas curvas. Porém, é importante determinar as variações de ângulo de pranchamento necessárias para curvar, dado que este aspeto influencia bastante a direcionalidade da emissão sonora.

O ruído recebido de um segmento de trajetória de voo depende da geometria do segmento em relação ao observador e da configuração de voo da aeronave. Dado que estes parâmetros são interdependentes — a variação de um deles faz variar o outro –, é necessário garantir que, em todos os pontos da trajetória, a configuração da aeronave é coerente com o movimento da mesma ao longo daquela.

Ao proceder-se a uma síntese de trajetória de voo, isto é, ao construir-se uma trajetória de voo a partir de uma série de «ações de pilotagem» que descrevem as regulações do piloto ao nível da potência dos motores, do ângulo dos *flaps* e da aceleração/velocidade vertical, é o movimento que tem de ser calculado. Numa análise de trajetória de voo, passa-se o contrário: é necessário estimar as regulações de potência dos motores a partir do movimento observado da aeronave — determinado a partir de dados de radar ou, por vezes, em estudos especiais, a partir de dados do registador de voo das aeronaves (embora, neste último caso, a potência dos motores faça normalmente parte dos dados). Em qualquer das situações, são necessários para os cálculos de ruído as coordenadas e os parâmetros de voo no final de todos os segmentos.

▼M2

O **apêndice B** apresenta as equações que relacionam as forças exercidas sobre uma aeronave com o movimento da mesma e explica o modo de resolvê-las para definir as propriedades dos segmentos constituintes das trajetórias de voo. Os diferentes tipos de segmentos (abordados nas secções respetivas do **apêndice B**) correspondem às fases seguintes: *rolagem para descolagem* (B5), *subida a velocidade constante* (B6), *redução da potência* (B7), *subida em aceleração e recolha dos flaps* (B8), *subida em aceleração após recolha dos flaps* (B9), *descida e desaceleração* (B10) e *aproximação final para aterragem* (B11).

Inevitavelmente, o recurso a modelos implica, na prática, vários graus de simplificação — na dependência da natureza da aplicação, do significado dos resultados e dos recursos disponíveis. Uma hipótese simplificadora geral, mesmo nas aplicações mais elaboradas, consiste em considerar que, no tocante à dispersão da trajetória de voo, os perfis e configurações de voo de todas as sub-rotas são idênticos aos da rota central. Dado que são recomendadas pelo menos seis sub-rotas (ver o ponto 2.7.11), esta aproximação reduz enormemente o volume de cálculo, praticamente sem prejuízo da fidelidade.

2.7.9. *Fontes dos dados de trajetórias de voo*

Dados de radar

Embora os registadores de dados de voo das aeronaves possam fornecer dados de qualidade muito elevada, esses dados são difíceis de obter para efeitos de modelos de ruído e os dados de radar são considerados a fonte de informações mais facilmente acessível sobre as trajetórias de voo efetivamente seguidas nos aeroportos ([1]). Uma vez que estão normalmente disponíveis graças aos sistemas de monitorização das trajetórias de voo e do ruído dos aeroportos, os dados de radar são cada vez mais utilizados nos modelos de ruído.

O radar secundário de vigilância apresenta a trajetória de voo de uma aeronave como uma sequência de coordenadas de posição a intervalos iguais ao período de varrimento do radar, normalmente cerca de 4 segundos. Determina-se a posição da aeronave acima do solo em coordenadas polares — distância e azimute — a partir do reflexo gerado pelo radar, embora o sistema de monitorização normalmente as converta em coordenadas cartesianas. A altura da aeronave ([2]) é medida pelo altímetro do próprio aparelho e transmitida ao computador do controlo do tráfego aéreo por um emissor-respondedor (*transponder*) ativado pelo radar. Porém, registam-se erros de posição inerentes significativos, devido a interferências radioelétricas e à resolução limitada dos dados (embora sem consequências para as finalidades do controlo do tráfego aéreo). Por conseguinte, se for necessário obter a trajetória de voo de um determinado movimento de uma aeronave, é necessário alisar os dados recorrendo a uma técnica adequada de ajustamento de curvas. Todavia, para efeitos dos modelos de ruído, a exigência habitual é uma descrição estatística de um feixe de trajetórias de voo, por exemplo para todos os movimentos segundo uma rota ou apenas para os movimentos de um determinado tipo de aeronave. Nestas circunstâncias, os processos de cálculo de valores médios permitem reduzir à insignificância os erros de medição associados ao tratamento estatístico utilizado.

([1]) Os registadores de dados de voo das aeronaves fornecem um vasto leque de dados operacionais. Porém, estes dados não estão facilmente acessíveis e é dispendioso obtê-los, pelo que a sua utilização em modelos de ruído se restringe, normalmente, a projetos especiais e a estudos de desenvolvimento de modelos.

([2]) Medida, em geral, como a altitude acima do nível médio das águas do mar (correspondente a 1 013 mB) e corrigida em relação à elevação do aeroporto pelo sistema de monitorização aeroportuário.

▼**M2**

Ações de pilotagem

Em muitos casos, não é possível estabelecer um modelo de trajetórias de voo com base em dados de radar, porque os recursos necessários não estão disponíveis ou porque se trata de um cenário futuro, para o qual não existem dados de radar adequados.

Na falta de dados de radar, ou quando não for adequado utilizar dados dessa proveniência, é necessário estimar as trajetórias de voo com base em elementos de orientação operacional, por exemplo as instruções dadas às tripulações nas publicações de informação aeronáutica e nos manuais técnicos das aeronaves — designados neste documento por *ações de pilotagem*. Se necessário, pode solicitar-se aconselhamento sobre a interpretação destes elementos às autoridades de controlo do tráfego aéreo e aos operadores das aeronaves.

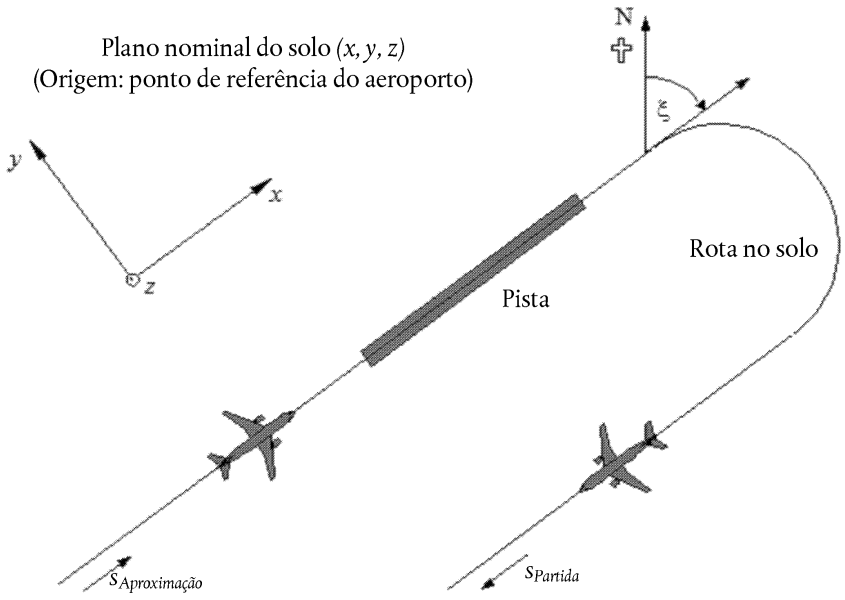
2.7.10. *Sistemas de coordenadas*

Sistema de coordenadas local

O sistema de coordenadas local (*x,y,z*) é um sistema de coordenadas cartesianas cuja origem (0,0,0) é o ponto de referência do aeroporto (X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}). Z_{ARP} é a altitude de referência do aeroporto e $z = 0$ define o plano nominal do solo no qual normalmente se calculam as curvas de ruído. Mede-se o rumo, ξ, da aeronave no plano *xy*, no sentido horário, em relação ao norte magnético (ver a **figura 2.7.b**). Os pontos de observação, a grelha de cálculo básica e os pontos das curvas de ruído são todos expressos em coordenadas locais ([1]).

Figura 2.7.b

Sistema local de coordenadas (*x,y,z*) e coordenada fixa da rota no solo (*s*)



([1]) Normalmente, os eixos do sistema de coordenadas local são paralelos aos eixos do mapa no qual são traçadas as curvas de ruído. Porém, é, por vezes, útil escolher um eixo dos *x* paralelo a uma pista, para obter curvas de ruído simétricas sem utilizar uma grelha de cálculo de malha fina (ver os **pontos 2.7.26 a 2.7.28**).

▼**M2**

Sistema de coordenada fixa da rota no solo

Esta coordenada é específica de cada rota no solo e representa a distância, *s*, medida ao longo da rota, no sentido do voo. Nas rotas de partida, mede-se *s* a partir do início da rolagem para descolagem; nas rotas de aproximação, a partir da cabeceira da pista de aterragem. Por conseguinte, *s* é negativo nas seguintes zonas:

— no tocante às partidas, antes do início da rolagem para descolagem;

— no tocante às aproximações, antes de transposta a cabeceira da pista de aterragem.

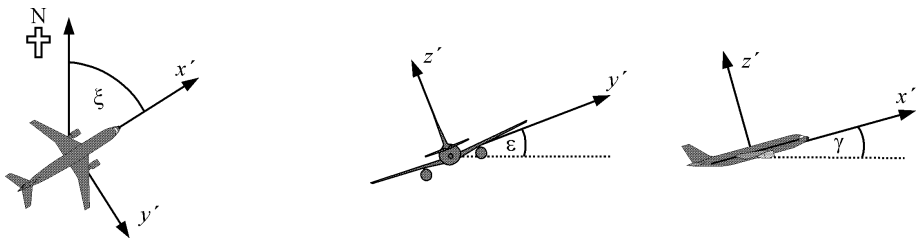
Exprimem-se em função de *s* parâmetros operacionais de voo como a altura, a velocidade e a regulação de potência.

Sistema de coordenadas da aeronave

O sistema de coordenadas cartesianas fixo da aeronave (x',y',z') tem origem na posição real da aeronave. O sistema de eixos é definido pelo ângulo de subida, γ, o rumo do voo, ξ, e o ângulo de pranchamento, ε (ver a **figura 2.7.c**).

Figura 2.7.c

Sistema de coordenadas fixo da aeronave (x',y',z')



Consideração da topografia

Nos casos em que é necessário atender à topografia (ver o ponto 2.7.6), há que substituir a coordenada z da altura da aeronave por $z' = z - z_o$ (em que z_o é a coordenada z do ponto de observação O) ao estimar a distância de propagação d. A **figura 2.7.d** ilustra a geometria entre a aeronave e o observador. Ver as definições de d e de ℓ nos pontos 2.7.14 a 2.7.19 ([1]).

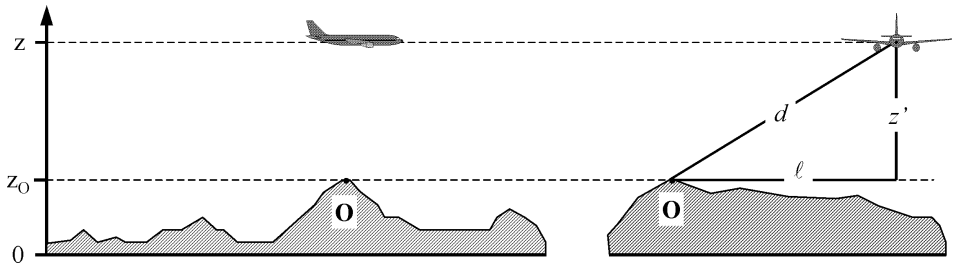
([1]) Se o solo não for plano, pode dar-se o caso de o observador estar acima da aeronave. Se assim for, para calcular a propagação do som, considera-se z' (e o ângulo de elevação correspondente, β — ver o capítulo 4) igual a zero.

▼**M2**

Figura 2.7.d

Elevação do solo ao longo da rota no solo (à esquerda) e lateralmente a esta última (à direita)

(O plano nominal do solo, z = 0, passa no ponto de referência do aeroporto. O é o ponto de observação)



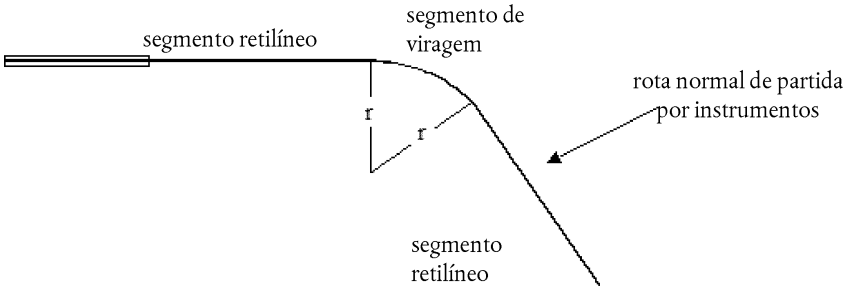
2.7.11. *Rotas no solo*

Rotas centrais

A rota central define o eixo central do feixe das rotas percorridas pelas aeronaves que utilizam um determinado itinerário. No contexto dos modelos do ruído gerado pelas aeronaves, define-se a rota central i) com base em dados operacionais obrigatórios, como as instruções dadas aos pilotos nas publicações de informação aeronáutica, ou ii) por análise estatística de dados de radar, conforme se explica no ponto 2.7.9 (quando disponíveis e caso se adequem às necessidades do modelo em estudo). A definição da rota a partir de instruções operacionais é, normalmente, bastante simples, pois estas prescrevem uma sequência de trechos que, ou são retilíneos (definidos pela extensão e pelo rumo), ou são arcos de círculo (definidos pela velocidade de viragem e pela mudança de rumo). Ver uma ilustração na **figura 2.7.e**.

Figura 2.7.e

Geometria da rota no solo em termos de viragens e de segmentos retilíneos



A definição de uma rota central a partir de dados de radar é mais complexa, em primeiro lugar porque, na realidade, as viragens se efetuam a velocidade variável, em segundo lugar porque a linha de rota é esbatida pela dispersão dos dados. Como se referiu, ainda não se desenvolveram procedimentos formalizados sobre esta matéria e é prática comum fazer coincidir os segmentos, retilíneos e curvos, com as posições médias calculadas a partir de secções transversais das trajetórias traçadas por radar, efetuadas a determinados intervalos ao longo da rota. É crível que sejam futuramente desenvolvidos algoritmos informáticos que realizem esta tarefa, mas, de momento, cabe ao construtor do modelo decidir

▼M2

a melhor maneira de utilizar os dados disponíveis. Um fator importante é o facto de a velocidade e o raio de viragem da aeronave determinarem o ângulo de pranchamento. Ora, como se verá no ponto 2.7.19, o ruído sentido no solo é condicionado, não só pela posição da trajetória de voo, mas também pelas assimetrias da radiação sonora em redor desta.

Em teoria, uma transição sem descontinuidade entre um voo retilíneo e uma curva com raio fixo exigiria a aplicação instantânea de um ângulo de pranchamento, ε, o que é fisicamente impossível. Na realidade, é necessário um tempo finito para que o ângulo de pranchamento atinja o valor necessário para manter uma determinada velocidade e um determinado raio de viragem, *r*, período durante o qual este último diminui de um valor infinito para *r*. Para efeitos dos modelos, não é necessário ter em conta a transição do raio de viragem e pode considerar-se que o ângulo de pranchamento aumenta uniformemente de zero (ou outro valor inicial) para ε no início da curva e adquire o valor seguinte de ε no final desta ([1]).

Dispersão das rotas

Sempre que possível, a definição da dispersão lateral e das sub-rotas representativas deve basear-se no histórico pertinente relativo ao aeroporto em estudo, normalmente através da análise de amostras de dados de radar. A primeira etapa consiste em agrupar os dados por rota. As rotas de partida caracterizam-se por dispersão lateral substancial, que é necessário ter em conta para aumentar a exatidão dos modelos. As rotas de chegada normalmente coalescem num feixe muito estreito em redor da trajetória de aproximação final, pelo que, em geral, é suficiente representar todas as chegadas por uma trajetória única. Porém, se os feixes de aproximação forem largos na zona das curvas de ruído, pode ser necessário representá-los por sub-rotas, do mesmo modo que as rotas de partida.

É habitual tratar os dados de uma rota como uma amostra de uma população única, isto é, a representar por uma rota central ou por um conjunto de sub-rotas dispersas. Todavia, no caso de se verificarem diferenças significativas entre os dados relativos a diferentes categorias de aeronaves ou de operações (por exemplo, se as aeronaves grandes e pequenas tiverem raios de viragem bastante diferentes), pode ser conveniente subdividir mais os dados, em feixes diferentes. Para cada feixe, determina-se a dispersão lateral das rotas em função da distância à origem. Em seguida, com base numa estatística de distribuição, repartem-se os movimentos entre uma rota central e um número adequado de sub-rotas dispersas.

Dado que, normalmente, é pouco recomendável não ter em conta os efeitos da dispersão das rotas, na falta de dados de medição dos feixes deve definir-se, por meio de uma função de distribuição convencional, uma dispersão lateral nominal, transversal e perpendicularmente à rota central. Os valores calculados dos índices de ruído não são especialmente sensíveis à forma precisa da distribuição lateral: a distribuição normal (curva de Gauss) descreve adequadamente muitos dos feixes medidos por radar.

([1]) Cabe ao utilizador determinar a melhor maneira de aplicar estes princípios, que dependerá do modo como for definido o raio de viragem. Quando se considera uma sequência inicial de trechos retilíneos ou de arcos de círculo, uma possibilidade relativamente simples consiste em inserir segmentos de transição do ângulo de pranchamento no início da curva e no final desta, nos quais a aeronave rola a taxa constante (expressa, por exemplo, em °/m ou °/s).

▼M2

Geralmente recorre-se a uma aproximação discreta de 7 pontos (ou seja, representa-se a dispersão lateral por 6 sub-rotas igualmente espaçadas de um lado e do outro da rota central). O espaçamento das sub-rotas depende do desvio-padrão da função de dispersão lateral.

No caso de uma distribuição normal de rotas com desvio-padrão *S*, 98,8 % das rotas situam-se num corredor com fronteiras definidas por ± 2,5 · *S*. Indicam-se no **quadro 2.7.a** o espaçamento das seis sub-rotas referidas e a percentagem de movimentos atribuída a cada uma delas. No **apêndice C** indicam-se valores para outros números de sub-rotas.

Quadro 2.7.a

Percentagens de movimentos correspondentes a uma função de distribuição normal com desvio-padrão *S*, para 7 sub-rotas (a rota central é a sub-rota 1)

Número da sub-rota	Localização da sub-rota	Percentagem de movimentos na sub-rota
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 %

O desvio-padrão, *S*, é função da coordenada *s* ao longo da rota central. Este parâmetro pode ser especificado — juntamente com a descrição da rota central — na folha de dados da rota de voo constante do **apêndice A3**. Na falta de qualquer indicação relativa ao desvio-padrão — obtida, por exemplo, a partir de dados de radar descritivos de rotas de voo comparáveis –, recomendam-se os seguintes valores:

Rotas que compreendam viragens de ângulo inferior a 45°:

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

Rotas que compreendam viragens de ângulo superior a 45°:

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

Por razões práticas, considera-se *S(s)* igual a zero entre o início da rolagem para descolagem e *s* = 2 700 m ou *s* = 3 300 m, consoante o ângulo de viragem. Às rotas com mais de uma curva deve aplicar-se a equação (2.7.2). No que respeita às chegadas, pode negligenciar-se a dispersão lateral nos 6 000 m anteriores ao toque no solo.

▼M2

2.7.12. *Perfis de voo*

O perfil de voo constitui uma descrição do movimento da aeronave no plano vertical acima da rota no solo, em termos de posição da aeronave, de velocidade, de ângulo de pranchamento e de regulação da potência dos motores. Uma das tarefas mais importantes do utilizador de um modelo é a definição de perfis de voo das aeronaves que satisfaçam com eficiência os requisitos do modelo aplicado sem consumo excessivo de tempo ou de recursos. Naturalmente, para garantirem uma exatidão elevada, os perfis têm de refletir com fidelidade as operações das aeronaves que se pretende que representem. Para isso, são necessárias informações fiáveis sobre as condições atmosféricas, os tipos e versões de aeronaves, os pesos operacionais e os procedimentos operacionais — variações de força propulsora e da regulação dos *flaps* e interdependência das mudanças de altitude e de velocidade –, havendo que calcular para todas elas as médias adequadas no(s) período(s) pertinentes. É frequente não estarem disponíveis informações tão detalhadas, o que não constitui necessariamente um obstáculo. Mesmo que disponha destas informações, o construtor do modelo tem de procurar equilibrar judiciosamente a exatidão e o pormenor das informações utilizadas, por um lado, e as necessidades e utilizações associadas às curvas de ruído a determinar com base nelas, por outro.

A síntese de perfis de voo a partir de «ações de pilotagem» provenientes da base de dados ANP ou obtidas dos operadores das aeronaves é descrita no ponto 2.7.13 e no **apêndice B**. Este processo, normalmente o único recurso à disposição do construtor do modelo quando não dispõe de dados de radar, permite obter tanto a geometria da trajetória de voo como as variações de velocidade e de força propulsora conexas. Pode, normalmente, considerar-se que todas as aeronaves (idênticas) que voam num determinado feixe, quer associadas à rota central quer associadas às sub-rotas dispersas, seguem o perfil da rota central.

Além da base de dados ANP, que fornece informações normalizadas sobre as ações de pilotagem, os operadores das aeronaves são a melhor fonte de informações fiáveis, no tocante aos procedimentos que seguem e aos pesos com que as aeronaves normalmente voam. Quanto aos voos concretos, a melhor fonte de informações é o registador de dados de voo da aeronave, do qual podem ser obtidas todas as informações pertinentes. Porém, mesmo que se disponha destas informações, o pré-tratamento é uma tarefa de envergadura. Por conseguinte, para não sobrecarregar os modelos, como se impõe, a solução prática normalmente adotada consiste em adotar hipóteses fundamentadas acerca dos pesos médios e dos procedimentos operacionais.

É necessária alguma precaução ao adotar ações de pilotagem *predefinidas* constantes da base de dados ANP (o que normalmente sucede quando se desconhecem os procedimentos reais). Trata-se de procedimentos normalizados que são amplamente seguidos, mas que, em determinados casos, os operadores podem utilizar ou não. Um aspeto importante é a definição da força propulsora dos motores à descolagem (e, por vezes, na subida), a qual, em certa medida, pode depender das circunstâncias. Em particular, é prática comum reduzir a força propulsora dos motores (relativamente ao máximo disponível) durante a partida, para prolongar o tempo de vida útil dos mesmos. O **apêndice B** contém orientações sobre a representação da prática habitual, o que normalmente gera curvas de ruído mais realistas do que pressupor a aplicação da força propulsora total. Porém, se, por exemplo, a pista for curta e/ou a temperatura média do ar for elevada, é provável que considerar a aplicação da força propulsora total constitua hipótese mais realista.

▼M2

Ao estabelecer modelos de cenários reais, pode aumentar-se a exatidão utilizando dados de radar em suplemento ou em substituição das informações nominais a que se aludiu. Podem ser determinados perfis de voo a partir de dados de radar de modo análogo para rotas centrais laterais — mas apenas depois de repartido o tráfego por tipo e versão de aeronave e, por vezes, por peso e extensão de etapa (mas não em função da dispersão) –, a fim de obter, para cada subgrupo, um perfil médio de altura e velocidade em função da distância percorrida no solo. Ao ser depois combinado com as rotas no solo, cada perfil único assim obtido é, de novo, normalmente associado tanto à rota central como às sub-rotas.

Conhecendo o peso da aeronave, pode calcular-se a variação de velocidade e de força propulsora através de uma solução passo a passo das equações de movimento. Antes disso, é útil pré-tratar os dados de modo a minimizar os efeitos dos erros de radar, que podem retirar fiabilidade às estimativas de aceleração. A primeira coisa a fazer consiste em redefinir o perfil por meio de segmentos de reta representativos das fases importantes do voo, classificando adequadamente cada um deles: rolagem para descolagem, subida ou descida a velocidade constante, redução de força propulsora ou aceleração/desaceleração com ou sem movimentação dos *flaps*. Outros dados necessários são o peso da aeronave e as condições atmosféricas.

O ponto 2.7.11 deixa claro que é necessário ter em conta a dispersão lateral das trajetórias de voo de um lado e do outro dos itinerários nominal ou central. As amostras de dados de radar caracterizam-se por dispersões semelhantes das trajetórias de voo no plano vertical. Todavia, não é prática habitual considerar a dispersão vertical como variável independente nos modelos. Esta dispersão deve-se, sobretudo, a diferenças nos pesos e nos procedimentos operacionais das aeronaves que são tidas em conta no pré-tratamento dos dados de tráfego.

2.7.13. *Construção dos segmentos da trajetória de voo*

É necessário definir cada trajetória de voo por uma série de coordenadas de segmentos (nós) e de parâmetros do voo. Em primeiro lugar, há que determinar as coordenadas dos segmentos da rota no solo. Calcula-se seguidamente o perfil de voo, tendo presente que, para uma determinada série de ações de pilotagem, o perfil depende da rota no solo. Por exemplo, para a mesma força propulsora e a mesma velocidade, a velocidade ascensional de uma aeronave é menor nas curvas do que em voo retilíneo. Por fim, constroem-se os segmentos tridimensionais da trajetória de voo por combinação do perfil de voo bidimensional com a rota no solo bidimensional ([1]).

Rota no solo

Define-se uma rota no solo, quer se trate de uma rota central ou de uma sub-rota dispersa, por uma série de coordenadas (x,y) no plano do solo (provenientes, por exemplo, de informações de radar) ou por uma sequência de comandos vetoriais descritivos de segmentos retilíneos e de arcos de círculo (curvas de raio r e mudança de rumo $\Delta\xi$ definidos).

Para a construção de um modelo de segmentação, representam-se os arcos por sequências de segmentos retilíneos correspondentes a sub-arcos. Embora os sub-arcos não apareçam explicitamente nos segmentos da rota no solo, o rolamento da aeronave durante as viragens influencia a definição dos mesmos. O **apêndice B4** explica como calcular ângulos de pranchamento durante uma viragem em condições estabilizadas, mas é evidente que, na realidade, esses ângulos não são aplicados nem removidos instantaneamente. Não está definida nenhuma maneira de tratar as

([1]) Nessa perspetiva, o comprimento total da rota no solo deve exceder sempre o do perfil de voo. Para isso, em caso de necessidade, podem adicionar-se segmentos retilíneos de comprimento adequado ao último segmento da rota no solo.

▼M2

transições entre voo retilíneo e voo em curva nem entre viragens consecutivas. Regra geral, os pormenores, que são deixados ao critério do utilizador (ver o ponto 2.7.11), terão provavelmente um efeito negligenciável nas curvas de ruído finais. O importante é, sobretudo, evitar descontinuidades pronunciadas nas extremidades das curvas, o que pode ser conseguido, simplesmente, por exemplo, através da inserção de segmentos de transição curtos ao longo dos quais o ângulo de pranchamento varia linearmente com a distância. Apenas no caso especial de uma determinada viragem ser suscetível de ter um efeito dominante nas curvas de ruído finais será necessário construir um modelo mais realista da dinâmica da transição, relacionar o ângulo de pranchamento com o tipo de aeronave e adotar velocidades de rolamento adequadas. Neste item, é suficiente indicar que os sub-arcos $\Delta\xi_{trans}$ das extremidades de uma curva dependem da variação do ângulo de pranchamento. Divide-se o resto do arco, correspondente à mudança de rumo $\Delta\xi$ — $2{\cdot}\Delta\xi_{trans}$ graus, em n_{sub} sub-arcos por meio da seguinte equação:

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

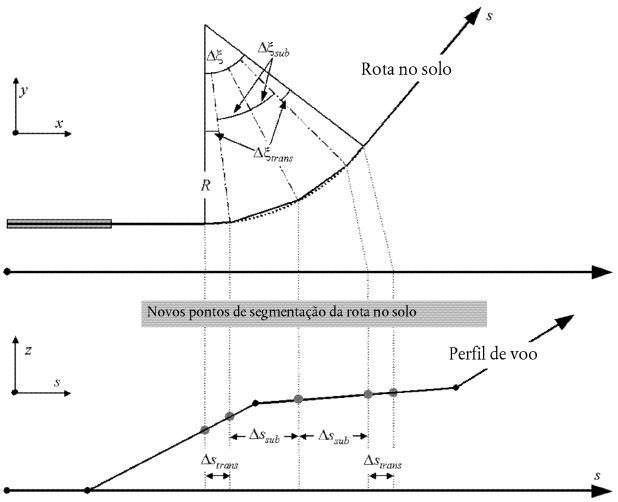
em que int(x) é uma função que retém apenas a parte inteira de x. Em seguida, calcula-se a mudança de rumo, $\Delta\xi_{sub}$, correspondente a cada sub-arco:

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

em que n_{sub} tem de ser suficientemente grande para garantir que $\Delta\xi_{sub} \leq$ 30 graus. Ilustra-se na **figura 2.7.f** a segmentação de um arco (com exceção dos subsegmentos de transição das extremidades) ([1]).

Figura 2.7.f

Segmentação de uma trajetória de voo por divisão de uma curva em segmentos de comprimento Δ*s* (ilustração superior no plano horizontal, ilustração inferior no plano vertical)



([1]) Definido desta forma simples, o comprimento total da trajetória segmentada é ligeiramente menor do que o comprimento da trajetória de arco de círculo. Porém, o erro correspondente nas curvas de ruído é negligenciável se os incrementos angulares forem inferiores a 30°.

▼**M2**

Perfil de voo

Os parâmetros descritivos de cada segmento do perfil de voo no início (sufixo 1) e no final (sufixo 2) de cada segmento são os seguintes:

s_1, s_2 distância ao longo da rota no solo;

z_1, z_2 altura da aeronave;

V_1, V_2 velocidade em relação ao solo:

P_1, P_2 parâmetro de potência ligado ao ruído (coincidente com aquele para o qual são definidas as curvas NPD);

ε_1, ε_2 ângulo de pranchamento.

Para definir um perfil de voo a partir de uma série de ações de pilotagem (*síntese da trajetória de voo*), constroem-se segmentos sequencialmente de modo que os pontos finais destes correspondam às condições requeridas. Os parâmetros do ponto final de cada segmento constituem os parâmetros do ponto inicial do segmento seguinte. No cálculo de cada segmento, conhecem-se os parâmetros iniciais. As condições requeridas no final são especificadas pela ação de pilotagem. As ações de pilotagem correspondem aos dados predefinidos da base ANP ou são definidas pelo utilizador (por exemplo, a partir dos manuais de voo da aeronave). As condições finais são geralmente a altura e a velocidade. A construção do perfil passa pela determinação da distância percorrida pela aeronave na sua trajetória até atingir essas condições. Determinam-se os parâmetros indefinidos por meio dos cálculos de desempenho em voo descritos no **apêndice B**.

Se a rota no solo for retilínea, podem determinar-se independentemente dela os pontos de perfil e os parâmetros de voo que lhe estão associados (o ângulo de pranchamento é sempre nulo). Todavia, as rotas no solo raramente são retilíneas. Normalmente incluem curvas, as quais, para obter melhores resultados, têm de ser tidas em conta na determinação do perfil de voo bidimensional, se necessário subdividindo o segmentos do perfil junto dos nós da rota no solo, para inserir as variações do ângulo de pranchamento. Regra geral, o comprimento do segmento seguinte é inicialmente desconhecido, sendo calculado provisoriamente admitindo que o ângulo de pranchamento não varia. Caso se verifique, em seguida, que o segmento provisório abarca um ou mais nós da rota no solo, situando-se o primeiro à distância s ($s_1 < s < s_2$), trunca-se o segmento em s e calculam-se os parâmetros nesse ponto por interpolação (ver abaixo). Esses parâmetros passam a constituir os parâmetros do ponto final do segmento atual e os parâmetros do ponto inicial de um novo segmento, que conserva as mesmas condições finais visadas. Se não se interpuser nenhum nó da rota no solo, confirma-se o segmento provisório.

Caso não se pretenda ter em conta os efeitos das viragens no perfil de voo, adota-se a solução do voo retilíneo e de um segmento único, embora se conservem as informações relativas ao ângulo de pranchamento para utilização ulterior.

Quer os efeitos das viragens sejam ou não integrados no modelo, gera-se cada trajetória tridimensional de voo combinando o perfil de voo bidimensional e a rota no solo bidimensional correspondentes. O resultado é uma sequência de trios de coordenadas (x,y,z), correspondendo cada um deles a um nó da rota no solo segmentada, a um nó do perfil de voo ou a ambos e sendo os pontos do perfil acompanhados dos valores correspondentes de altura, z, velocidade em relação ao solo, V, ângulo de pranchamento, ε, e potência dos motores, P. Os parâmetros de voo correspondentes a um ponto da rota com as coordenadas (x,y), situado entre as

▼M2

extremidades de um segmento do perfil de voo, obtêm-se por interpolação do seguinte modo:

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

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

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

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

em que:

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

Note-se que se considera que z e ε variam linearmente com a distância e que V e P variam linearmente com o tempo (aceleração constante [1]).

Ao definir segmentos de perfil de voo com base em dados de radar (*análise da trajetória de voo*), determinam-se todas as distâncias, alturas, velocidades e ângulos de pranchamento dos pontos finais diretamente a partir desses dados. Só as regulações de potência têm de ser calculadas por meio das equações de desempenho. Dado que é possível estabelecer uma correspondência adequada entre as coordenadas da rota no solo e do perfil de voo, os cálculos são normalmente bastante simples.

Segmentação da rolagem para descolagem

Ao descolar, dado que a aeronave acelera entre o ponto de destravagem (também designado por «início da rolagem para descolagem», SOR) e o ponto de descolagem, a velocidade varia enormemente ao longo de uma distância de 1 500 m a 2 500 m, entre zero e cerca de 80 a 100 m/s.

Divide-se, portanto, a rolagem para descolagem em segmentos de comprimento variável, em cada um dos quais a velocidade da aeronave varia de um incremento ΔV não superior a 10 m/s (cerca de 20 kt). Embora a aceleração na realidade varie durante a rolagem para descolagem, a hipótese de aceleração constante é adequada para este efeito. Nestas circunstâncias, para a fase de descolagem, V_1 é a velocidade inicial, V_2 é a velocidade de descolagem, n_{TO} é o número de segmentos de descolagem e s_{TO} é a distância de descolagem equivalente. Para a distância de descolagem equivalente s_{TO} (ver o **apêndice B**), a velocidade inicial V_1 e a velocidade de descolagem V_2, o número n_{TO} de segmentos da rolagem para descolagem é o seguinte:

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

e, portanto, a variação de velocidade ao longo de um segmento é a seguinte:

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

sendo o tempo, Δt, correspondente a cada segmento (considera-se a aceleração constante):

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

[1] Mesmo que a regulação da potência dos motores se mantenha constante ao longo de um segmento, a força de propulsão e a aceleração podem variar, devido a variações da densidade do ar e de altura. Todavia, para efeitos dos modelos de ruído, essas variações são normalmente negligenciáveis.

▼**M2**

O comprimento, $s_{TO,k}$, do segmento k ($1 \leq k \leq n_{TO}$) da rolagem para descolagem é dado pela seguinte equação:

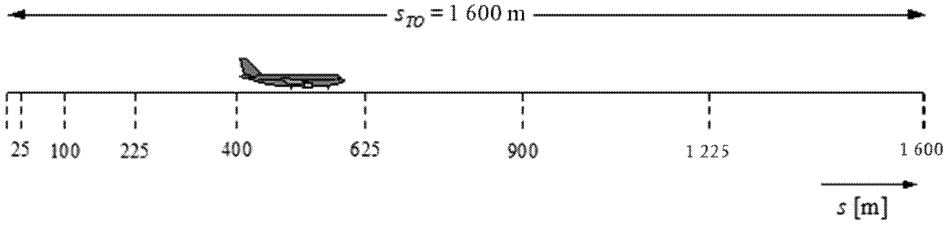
$$s_{TO,k} = (k - 0{,}5) \cdot \Delta V \cdot \Delta t = \frac{(2k-1) \cdot s_{TO}}{n_{TO}^2} \qquad (2.7.13)$$

Exemplo:

Para uma distância de descolagem s_{TO} = 1 600 m, V_1 = 0 m/s e V_2 = 75 m/s, n_{TO} = 8 segmentos de comprimento compreendido entre 25 m e 375 m (ver a **figura 2.7.g**):

Figura 2.7.g

Segmentação de uma rolagem para descolagem (exemplo de 8 segmentos)



Tal como sucede com as variações de velocidade, a força propulsora exercida sobre a aeronave varia de um incremento constante ΔP em cada segmento, calculado da seguinte forma:

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

em que P_{TO} e P_{init} designam, respetivamente, a força propulsora exercida sobre a aeronave no ponto de descolagem e a força propulsora exercida sobre a aeronave no início da rolagem para descolagem.

Utiliza-se este incremento constante de força propulsora (em vez de recorrer à equação quadrática 2.7.8) por razões de coerência com a relação linear entre força propulsora e velocidade no caso das aeronaves de motor de reação (equação B-1).

Subsegmentação do segmento da subida inicial

A geometria varia rapidamente no segmento da subida inicial, sobretudo no tocante aos pontos de observação situados lateralmente em relação à trajetória de voo, nos quais o *ângulo beta* varia rapidamente à medida que a aeronave se eleva neste segmento. A comparação com cálculos realizados com segmentos muito pequenos revela que a utilização de um segmento único de subida se traduz numa aproximação deficiente do ruído sentido lateralmente à trajetória de voo, para métricas de integração. A exatidão do cálculo aumenta subsegmentando o primeiro segmento a seguir ao ponto de descolagem. O comprimento de cada subsegmento e o número de subsegmentos são fortemente influenciados pela atenuação lateral. Tendo em atenção a expressão da atenuação lateral total para aeronaves com motores instalados na fuselagem, pode mostrar-se que, para uma variação da atenuação lateral limitada a 1,5 dB por subsegmento, o segmento da subida inicial deve ser subsegmentado com base na seguinte série de valores de altura:

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

ou

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

Para utilizar estas alturas, identifica-se a altura da série que mais se aproxima do ponto final do segmento original. Calculam-se, em seguida, as alturas reais dos subsegmentos utilizando a seguinte relação:

▼M2

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

em que z é a altura final do segmento original, z_i é a altura i da série de valores de altura e z_N é, dentre aquelas alturas, a altura imediatamente superior a z. Procedendo deste modo, a variação da atenuação lateral em cada subsegmento mantém-se constante, o que permite gerar curvas de ruído mais exatas sem necessidade de recorrer a segmentos muito curtos.

Exemplo:

Se a altura do ponto final do segmento original for z = 304,8 m, obtém-se, da série de valores de altura, 214,9 < 304,8 < 334,9, pelo que o limite superior mais próximo de z = 304,8 m é z_7 = 334,9 m. Calculam-se, em seguida, as alturas dos pontos finais dos subsegmentos:

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

Assim, z_1' seria de 17,2 m, z_2' seria de 37,8 m e assim por diante.

Os valores da velocidade e da potência dos motores nos pontos inseridos determinam-se por interpolação, utilizando as equações (2.7.11) e (2.7.13), respetivamente.

Subsegmentação em voo

Obtida a trajetória de voo segmentada conforme se explicou no ponto 2.7.13 e aplicada a subsegmentação acima descrita, podem ser ainda necessários outros ajustamentos de segmentação, nomeadamente:

— a eliminação dos pontos da trajetória de voo demasiado próximos entre eles;

— a inserção de pontos adicionais quando a variação de velocidade no segmento for excessiva.

Se pontos adjacentes distarem um do outro menos de 10 metros e as velocidades e forças propulsoras correspondentes forem iguais, elimina-se um dos pontos.

No caso dos segmentos de voo, se a variação de velocidade num segmento for apreciável, subdivide-se o segmento tal como se procedeu em relação à rolagem para descolagem, ou seja:

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

em que V_1 e V_2 são, respetivamente, as velocidades inicial e final no segmento. Calculam-se os parâmetros correspondentes aos subsegmentos tal como se calcularam em relação à rolagem para descolagem, utilizando as equações 2.7.11 a 2.7.13.

Rolagem à aterragem

Embora a rolagem à aterragem seja essencialmente o inverso da rolagem para descolagem, é necessário ter especialmente em conta o seguinte:

— a *inversão de força propulsora* por vezes aplicada para desacelerar a aeronave;

— a saída das aeronaves da pista de aterragem depois da desaceleração (as aeronaves que saem da pista de aterragem deixam de contribuir para o ruído aéreo, pois não se considera o ruído gerado pela circulação em pista).

▼M2

Em contraste com a distância de rolagem para descolagem, que se determina a partir dos parâmetros de desempenho da aeronave, a distância de paragem, s_{stop} (isto é, a distância entre o ponto de toque no solo e o ponto no qual a aeronave sai da pista de aterragem), não depende apenas da aeronave. Embora se possa determinar uma distância mínima de paragem a partir da massa e do desempenho da aeronave (e da inversão de força propulsora disponível), a distância efetiva de paragem também depende da localização das vias de circulação, da situação de tráfego e das regras estabelecidas no aeroporto para inversão da força propulsora.

O recurso à inversão de força propulsora não é um procedimento normalizado — a inversão só é utilizada se não for possível obter a desaceleração necessária por aplicação dos travões das rodas. (A inversão de força propulsora pode ser excecionalmente incomodativa, pois a mudança rápida do regime do motor da potência mínima regulável para uma força propulsora de sentido inverso gera um pico de ruído intenso).

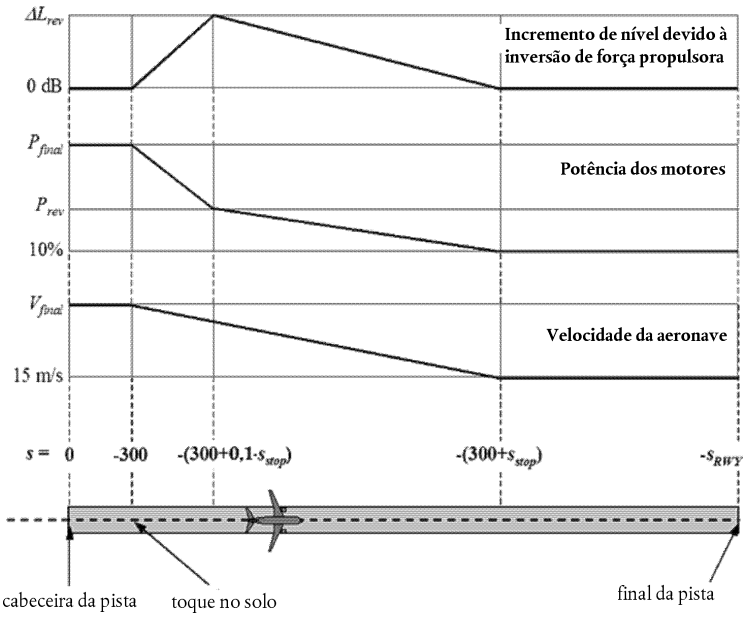
Porém, na sua maior parte, as pistas são utilizadas tanto para partidas como para chegadas, pelo que a inversão de força propulsora tem um efeito muito pequeno nas curvas de ruído, dado que a energia sonora total nas proximidades da pista é dominada pelo ruído gerado pelas operações de descolagem. A contribuição da inversão da força propulsora para as curvas de ruído só poderá ser significativa se a pista for utilizada unicamente para operações de aterragem.

O ruído gerado pela inversão da força propulsora é um processo físico muito complexo. Todavia, dado ter relativamente pouco significado para as curvas de ruído aéreo, pode ser integrado nos modelos de um modo simplista: a rápida mudança de regime do motor é tida em conta por uma segmentação adequada.

É evidente que a construção de um modelo para o ruído gerado na rolagem à aterragem é mais complicada do que para o ruído gerado na rolagem para descolagem. Quando não se dispõe de informações pormenorizadas, recomenda-se a adoção das seguintes hipóteses simplificadas para uso geral na construção de modelos (ver a **figura 2.7.h**):

Figura 2.7.h

Modelo da rolagem à aterragem



▼**M2**

O avião toca no solo 300 m após a cabeceira da pista (cuja coordenada na rota de aproximação no solo é $s = 0$). É, em seguida, desacelerado ao longo de uma distância de paragem s_{stop} — a base de dados ANP fornece valores específicos para cada aeronave –, desde a velocidade de aproximação final, V_{final}, até 15 m/s. Dado que a velocidade varia rapidamente ao longo deste segmento, o segmento deve ser subdividido da mesma maneira que no caso da rolagem para descolagem (ou dos segmentos de voo nos quais se verificam rápidas mudanças de velocidade), utilizando as equações 2.7.10 a 2.7.13.

O regime dos motores varia da potência de aproximação final, no momento do toque no solo, até à regulação de potência correspondente à inversão da força propulsora, P_{rev}, numa distância de $0{,}1 \cdot s_{stop}$, decrescendo em seguida até 10 % da potência máxima disponível ao longo dos 90 % restantes da distância de paragem. A velocidade do avião mantém-se depois constante até ao final da pista (em $s = -s_{\mathrm{RWY}}$).

A base de dados ANP não contém, de momento, curvas NPD correspondentes à inversão da força propulsora, pelo que é necessário recorrer às curvas convencionais para estabelecer um modelo deste efeito. Normalmente, a regulação de potência correspondente à inversão da força propulsora, P_{rev}, representa cerca de 20 % da regulação «potência total», sendo aquele o valor que se recomenda considerar quando não se dispõe de informações operacionais. Porém, para uma determinada regulação de potência, o regime com inversão da força propulsora tende a gerar bastante mais ruído do que o regime com força propulsora positiva, pelo que deve aplicar-se um incremento, ΔL, ao nível do acontecimento determinado a partir de dados NPD. Este variará de zero até ao valor ΔL_{rev} (5 dB é o valor provisoriamente recomendado ([1])) ao longo da distância $0{,}1 \cdot s_{stop}$, diminuindo depois, linearmente, até zero no restante da distância de paragem.

2.7.14. *Cálculo do ruído associado a um acontecimento isolado*

O aspeto central do processo de construção do modelo, descrito na íntegra neste ponto, é o cálculo do nível de ruído de um acontecimento a partir das informações relativas à trajetória de voo descritas nos **pontos 2.7.7 a 2.7.13**.

2.7.15. *Métricas de acontecimentos isolados*

Exprime-se o som gerado pelo movimento de uma aeronave que atinge o local onde se encontra o observador como «nível sonoro (ou de ruído) de um acontecimento isolado», quantidade que constitui um indicador do impacto desse som (ou ruído) nas pessoas. Mede-se o som recebido em termos de ruído utilizando uma escala decibélica básica $L(t)$, que aplica uma ponderação (ou um filtro) em função da frequência para simular as características da audição humana. A escala mais importante no contexto dos modelos de curvas do ruído gerado pelas aeronaves é a do nível sonoro com ponderação A, L_A.

A métrica mais habitualmente utilizada para caracterizar acontecimentos completos é a dos «níveis de exposição sonora (ou ao ruído) de um acontecimento isolado», L_E, que contabiliza a totalidade (ou a maior parte) da energia sonora dos acontecimentos. A integração no tempo que este processo requer gera as principais complexidades dos modelos de segmentação (ou de simulação). É mais fácil estabelecer um modelo da métrica alternativa L_{max}, que constitui o nível instantâneo máximo verificado durante o acontecimento. L_E constitui a componente principal da maior parte dos índices modernos do ruído gerado pelas aeronaves, mas é de prever que, no futuro, os modelos práticos incorporem tanto L_{max} como L_E. Ambas as métricas podem ser medidas em diferentes escalas de ruído. Neste documento, apenas se consideram níveis sonoros com ponderação A. Em geral, esta escala é indicada simbolicamente por extensão do sufixo indicativo da métrica em causa, ou seja, L_{AE} e L_{Amax}.

([1]) Este valor foi recomendado na edição anterior do documento n.º 29 da ECAC, mas continuará a ser considerado provisório enquanto não se obtiverem dados experimentais suficientemente corroborantes.

▼M2

O nível de exposição sonora (ou ao ruído) de um acontecimento isolado é expresso rigorosamente pela equação seguinte:

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

em que t_0 indica um tempo de referência. Escolhe-se o intervalo de integração, $[t_1,t_2]$, de modo a garantir que (praticamente) toda a emissão sonora significativa do acontecimento é abrangida. É frequente escolher os limites t_1 e t_2 de modo a corresponderem ao período durante o qual o nível $L(t)$ não se afasta mais de 10 dB de L_{max}. Designa-se este período por «tempo com decréscimo limitado a 10 dB». Os níveis de exposição sonora (ao ruído) constantes da base de dados ANP são valores com decréscimo limitado a 10 dB ([1]).

No contexto dos modelos de curvas do ruído gerado pelas aeronaves, a principal aplicação da equação 2.7.17 é a métrica normalizada *Nível de exposição sonora*, L_{AE} (acrónimo SEL):

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

As equações do nível de exposição *supra* podem ser utilizadas para determinar níveis de acontecimentos quando é integralmente conhecida a função do tempo $L(t)$. Na metodologia recomendada para a construção de modelos de ruído, não se define essa função; em vez disso, calculam-se os níveis de exposição associados a acontecimentos somando valores correspondentes a segmentos — isto é, somando níveis correspondentes a acontecimentos parciais, cada um dos quais contabiliza a contribuição de um só segmento finito da trajetória de voo.

2.7.16. *Determinação de níveis de acontecimentos a partir de dados NPD*

A fonte principal de dados relativos ao ruído gerado pelas aeronaves é a base de dados internacional de ruído e desempenho das aeronaves (ANP). Esta base apresenta quadros de valores L_{max} e L_E em função da distância de propagação, d, por tipo e versão de aeronave, configuração de voo (aproximação, partida, regulação dos *flaps*) e regulação de potência, P. Estes dados referem-se a voos em condições estabilizadas a velocidades de referência específicas, V_{ref}, ao longo de trajetórias retilíneas teoricamente infinitas ([2]).

A maneira como se determinam as variáveis independentes P e d é descrita mais adiante. Dispondo-se dos valores de P e d, os valores a obter por correspondência simples (*single look-up*) são os *níveis de base* $L_{max}\ (P,d)$ e/ou $L_{E\infty}\ (P,d)$ (aplicável a uma trajetória de voo infinita). A menos que se disponha de valores tabelados exatamente correspondentes para P e/ou d, em geral é necessário estimar o nível ou níveis de ruído do acontecimento por interpolação. Utiliza-se uma interpolação linear entre valores tabelados de regulações de potência e uma interpolação logarítmica entre distâncias tabeladas (ver a **figura 2.7.i**).

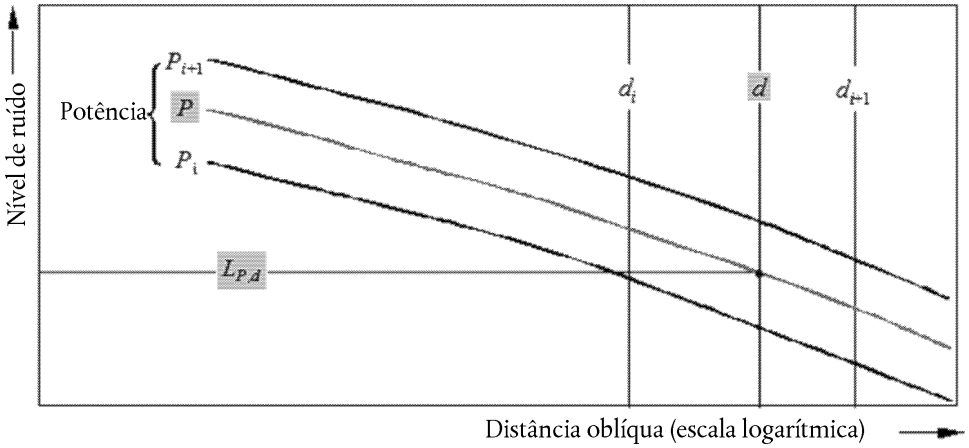
([1]) A diferença, para menos, entre os valores L_E com decréscimo limitado a 10 dB e valores L_E determinados durante um período mais longo pode atingir 0,5 dB. Porém, com exceção das distâncias oblíquas curtas, às quais os níveis dos acontecimentos são elevados, o ruído ambiente exógeno torna com frequência impraticáveis períodos de medição mais longos, pelo que os valores com decréscimo limitado a 10 dB constituem a norma. Como os estudos dos efeitos do ruído (utilizados para «calibrar» as curvas de ruído) também tendem a basear-se em valores com decréscimo limitado a 10 dB, consideram-se os quadros de valores ANP inteiramente adequados.

([2]) Embora a noção de uma trajetória de voo infinita seja importante para a definição de nível de exposição sonora de um acontecimento, L_E, esta noção tem menos importância no caso do nível máximo de um acontecimento, L_{max}, que é dominado pelo ruído emitido pela aeronave quando esta se encontra numa posição determinada, o ponto de aproximação mais próximo do observador (ou perto desse ponto). Para efeitos dos modelos, considera-se que o parâmetro de distância NPD é a distância mínima entre o observador e o segmento.

▼M2

Figura 2.7.i

Interpolação em curvas de ruído-potência-distância



Sendo P_i e P_{i+1} valores de potência dos motores para os quais se dispõe de valores tabelados de nível de ruído em função da distância, o nível de ruído, *L(P)*, a uma dada distância, correspondente à potência intermédia *P*, compreendida entre P_i e P_{i+1}, é dado por:

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

Sendo d_i e d_{i+1} distâncias para as quais se dispõe de dados tabelados de nível de ruído em função da regulação de potência, o nível de ruído, *L(d)*, correspondente a uma dada regulação de potência, à distância intermédia *d*, compreendida entre d_i e d_{i+1}, é dado por:

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

Utilizando as equações (2.7.19) e (2.7.20), pode obter-se o nível de ruído, *L(P,d)*, correspondente a qualquer regulação de potência, *P*, e a qualquer distância, *d*, compreendidas no universo de dados da base NPD.

Para distâncias, *d*, fora do universo de dados da base NPD, utiliza-se a equação 2.7.20 para efetuar extrapolações a partir dos dois últimos valores, ou seja: para distâncias menores, a partir de $L(d_1)$ e $L(d_2)$; para distâncias maiores, a partir de $L(d_{I-1})$ e $L(d_I)$, sendo *I* o número total de pontos NPD da curva. Por conseguinte:

$$\text{Distâncias menores:} \quad L(d) = L(d_2) + \frac{L(d_1) - L(d_2)}{\lg d_2 - \lg d_1} \cdot (\lg d_2 - \lg d) \qquad (2.7.21)$$

$$\text{Distâncias maiores:} \quad L(d) = L(d_{I-1}) - \frac{L(d_{I-1}) - L(d_I)}{\lg d_I - \lg d_{I-1}} \cdot (\lg d - \lg d_{I-1}) \qquad (2.7.22)$$

Dado que, a distâncias *d* curtas, os níveis de ruído aumentam muito rapidamente à medida que a distância de propagação diminui, recomenda-se a imposição a *d* de um limite inferior, de 30 m; ou seja, $d = \max(d, 30\ \text{m})$.

Ajustamento, em função da impedância, dos dados NPD normalizados

Os dados NPD constantes da base de dados ANP estão normalizados a condições atmosféricas específicas (temperatura de 25 °C e pressão de 101,325 kPa). Antes de se aplicar o método de interpolação/extrapolação descrito, é necessário efetuar um ajustamento, em função da impedância acústica, destes dados NPD normalizados.

▼M2

A impedância acústica relaciona-se com a propagação das ondas sonoras num meio acústico e é definida como o produto da densidade do ar pela velocidade do som. A pressão sonora (utilizada para definir as métricas SEL e L_{Amax}), associada a uma dada intensidade do som (potência por unidade de superfície) sentida a uma determinada distância da fonte, depende da impedância acústica do ar no local de medição. É função da temperatura e da pressão atmosférica (e, indiretamente, da altitude). É, pois, necessário ajustar os dados NPD normalizados da base de dados ANP para ter em conta as condições reais de temperatura e de pressão no ponto de receção, normalmente distintas das condições normalizadas dos dados da base ANP.

O ajustamento de impedância a aplicar aos níveis NPD normalizados é expresso do seguinte modo:

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

em que:

$\Delta_{Impedance}$ é o ajustamento de impedância em função das condições atmosféricas reais no ponto de receção (dB);

$\rho \cdot c$ é a impedância acústica (newton·seconds/m^3) do ar no ponto de receção (a impedância do ar associada às condições atmosféricas de referência dos dados NPD constantes da base ANP é de 409,81).

Calcula-se a impedância $\rho \cdot c$ do seguinte modo:

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

δ é a razão *p/po* entre a pressão atmosférica ambiente à altitude do observador e a pressão atmosférica normal ao nível médio das águas do mar: *po* = 101,325 kPa (ou 1013,25 mb);

θ é a razão $(T + 273{,}15)/(T_0 + 273{,}15)$ entre a temperatura do ar à altitude do observador e a temperatura normal do ar ao nível médio das águas do mar: T_0 = 15,0 °C.

Em geral, o ajustamento em função da impedância acústica é inferior a algumas décimas de decibel. É conveniente referir, nomeadamente, que, nas condições atmosféricas normais (*po* = 101,325 kPa e T_0 = 15,0 °C), o ajustamento em função da impedância é inferior a 0,1 dB (0,074 dB). Porém, este ajustamento pode ser maior, se a temperatura e a pressão atmosférica forem bastante diferentes das condições atmosféricas de referência dos dados NPD.

2.7.17. *Expressões gerais*

Nível do acontecimento associado a um segmento, *Lseg*

Determinam-se os valores associados a cada segmento aplicando ajustamentos aos valores de base (correspondentes a uma trajetória de comprimento infinito) provenientes dos dados NPD. Em geral, pode exprimir-se o nível máximo de ruído associado a um segmento de trajetória de voo, $L_{max,seg}$, do seguinte modo:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) \qquad (2.7.25)$$

▼**M2**

sendo a contribuição de um segmento de trajetória de voo para L_E dada por:

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d\ ) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_F \quad (2.7.26)$$

Os «termos de correção» constantes das equações 2.7.25 e 2.7.26 são explicados pormenorizadamente no ponto 2.7.19 e dão conta dos seguintes efeitos:

Δ_V *Correção de duração:* os dados NPD referem-se a uma velocidade de voo de referência. Esta correção ajusta os níveis de exposição em função de velocidades distintas dessa velocidade de referência (não se aplica a $L_{max,seg}$).

Δ_I (φ) *Efeito da implantação:* descreve a variação da *diretividade lateral* devida aos efeitos de blindagem, de refração e de reflexão causados pela estrutura da aeronave, pelos motores e pelos campos de fluxo circundantes.

Λ(β,ℓ) *Atenuação lateral:* é significativa para a propagação sonora a ângulos reduzidos em relação ao solo; dá conta da interação entre as ondas sonoras diretas e refletidas (efeito do solo), assim como dos efeitos das heterogeneidades atmosféricas (sobretudo causadas pelo solo) que refratam as ondas sonoras no percurso destas até ao observador para os lados da trajetória de voo.

Δ_F *Correção do segmento finito (fração do ruído):* dá conta do comprimento finito do segmento, o qual, obviamente, gera menos exposição sonora do que um segmento infinito. Aplica-se unicamente às métricas de exposição.

Se o segmento fizer parte da rolagem para descolagem ou da rolagem à aterragem e o observador estiver situado antes do segmento em causa, há que tomar medidas especiais para representar a direcionalidade pronunciada do ruído dos motores de reação observada para trás de uma aeronave prestes a descolar. Essas medidas especiais compreendem, nomeadamente, a utilização de uma forma particular do ruído no cálculo do nível de exposição:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.27)$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.28)$$

Δ'_F Forma particular da *correção do segmento*;

Δ_{SOR} *Correção de diretividade*: dá conta da direcionalidade pronunciada do ruído dos motores de reação para trás do segmento correspondente à rolagem.

O tratamento específico de segmentos de rolagem é descrito no ponto 2.7.19.

Descreve-se a seguir o cálculo de níveis de ruído associados a segmentos.

▼M2

Nível de ruído, L, de um acontecimento associado ao movimento de uma aeronave

O nível máximo, L_{max}, é simplesmente o maior dos valores $L_{max,seg}$ associados aos segmentos, (ver as equações **2.7.25 e 2.7.27**).

$$L_{max} = \max(L_{max,seg}) \tag{2.7.29}$$

em que se determina o valor associado a cada segmento a partir dos dados NPD de potência P e distância d da aeronave. Estes parâmetros e os termos modificadores $\Delta_I(\varphi)$ e $\Lambda(\beta,\ell)$ explicam-se adiante.

Calcula-se o nível de exposição, L_E, como a soma decibélica das contribuições, $L_{E,seg}$, de cada segmento com significado em termos de ruído da trajetória de voo. Ou seja:

$$L_E = 10 \cdot \lg\left(\sum 10^{L_{E,seg}/10}\right) \tag{2.7.30}$$

Efetua-se a soma segmento a segmento para todos os segmentos da trajetória de voo.

O restante deste capítulo refere-se à determinação dos níveis de ruído associados a segmentos $L_{max,seg}$ e $L_{E,seg}$.

2.7.18. *Parâmetros dos segmentos da trajetória de voo*

A potência, P, e a distância, d, para as quais se obtêm por interpolação, a partir dos quadros NPD, os níveis de base $L_{max,seg}\ (P,d)$ e $L_{E\infty}\ (P,d)$, determinam-se a partir dos parâmetros geométricos e operacionais que definem o segmento. Explica-se a seguir como se faz isso, com a ajuda de ilustrações do plano que contém o segmento e o observador.

Parâmetros geométricos

As **figuras 2.7.j a 2.7.l** ilustram as geometrias fonte-recetor quando o observador **O** está situado a) para trás, b) para o lado ou c) para a frente do segmento $\mathbf{S_1S_2}$, sendo o sentido de voo de $\mathbf{S_1}$ para $\mathbf{S_2}$. Nestes diagramas:

O é o ponto de observação;

$\mathbf{S_1}$, $\mathbf{S_2}$ são as extremidades inicial e final do segmento;

$\mathbf{S_p}$ é o ponto do segmento ou de uma extensão do segmento mais próximo, na perpendicular, do observador;

d_1, d_2 são as distâncias entre as extremidades inicial e final do segmento e o observador;

d_s é a distância mais curta entre o observador e o segmento;

d_p é a distância entre o observador e a extensão do segmento, medida perpendicularmente a esta *(distância oblíqua mínima)*;

λ é o comprimento do segmento de trajetória de voo;

q é a distância entre $\mathbf{S_1}$ e $\mathbf{S_p}$ (valor negativo se o observador se situar para trás do segmento).

▼**M2**

Figura 2.7.j

Geometria de um segmento de trajetória de voo quando o observador está situado para trás do segmento

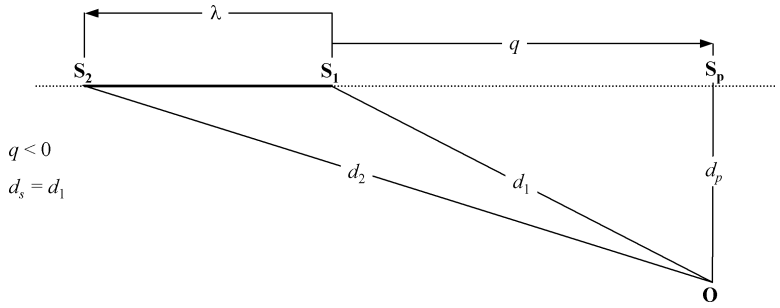


Figura 2.7.k

Geometria de um segmento de trajetória de voo quando o observador está situado para o lado do segmento

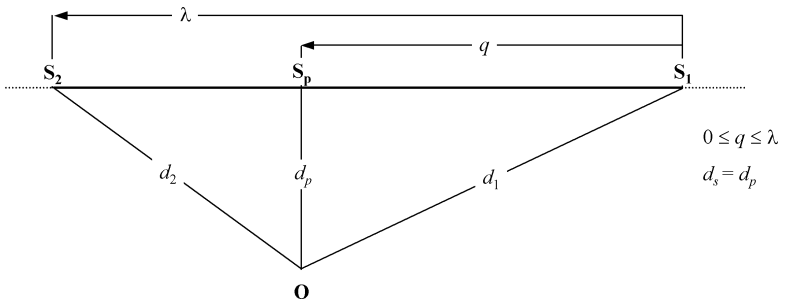
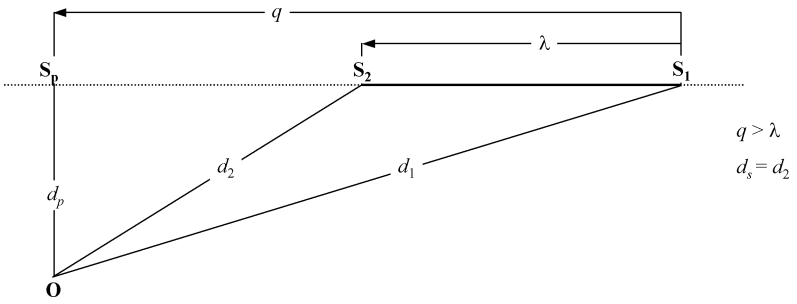


Figura 2.7.l

Geometria de um segmento de trajetória de voo quando o observador está situado para a frente do segmento



Representa-se o segmento de trajetória de voo por uma linha contínua a traço mais espesso. As linhas a pontilhado representam as *extensões da trajetória de voo*, que se prolongam até ao infinito em ambos os sentidos. No caso dos segmentos de voo, se a métrica do acontecimento for um nível de exposição, L_E, o parâmetro NPD «distância», d, é a distância, d_p, entre S_p e o observador designada por *distância oblíqua mínima* (distância entre o observador e o segmento ou a extensão deste, isto é, entre o observador e a trajetória de voo — hipotética — infinita da qual o segmento se considera fazer parte, medida na perpendicular à trajetória).

▼M2

Todavia, no caso da métrica de nível de exposição, se o observador estiver situado para trás dos segmentos no solo, tratando-se da rolagem para descolagem, ou para a frente dos segmentos no solo, tratando-se da rolagem à aterragem, o parâmetro NPD «distância», *d*, passa a ser a distância d_s, mais curta entre o observador e o segmento (mesma distância utilizada no caso da métrica de nível máximo).

No caso da métrica de nível máximo, o parâmetro NPD «distância», *d*, é d_s, a distância mais curta entre o observador e o segmento.

Potência, P, num segmento

Os dados NPD tabelados descrevem o ruído gerado por uma aeronave em voo retilíneo estabilizado numa trajetória de voo infinita, ou seja, com a potência dos motores, *P*, constante. A metodologia recomendada subdivide as trajetórias de voo reais, ao longo das quais a velocidade e a direção variam, numa série de segmentos finitos, cada um dos quais é, em seguida, considerado parte de uma trajetória de voo uniforme infinita para a qual são válidos os dados NPD. Porém, esta metodologia prevê a variação linear da potência com a distância ao longo de cada segmento, entre o valor P_1 na extremidade inicial e o valor P_2 na extremidade final. É, portanto, necessário definir um valor constante equivalente, *P*, correspondente ao segmento. Considera-se para o efeito o valor no ponto do segmento que mais próximo se situa do observador. Se o observador estiver situado para o lado do segmento (figura 2.7.k), esse valor é obtido por interpolação pela equação 2.7.8 entre os valores das extremidades, ou seja:

$$P = \sqrt{P_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (P_2^2 - P_1^2)} \qquad (2.7.31)$$

Se o observador estiver situado para trás ou para a frente do segmento, esse valor é o correspondente ao da extremidade mais próxima, P_1 ou P_2.

2.7.19. *Termos de correção do nível do acontecimento associado a um segmento*

Os dados NPD definem os níveis de acontecimentos ruidosos em função da distância, medida na perpendicular, a uma trajetória retilínea plana ideal de comprimento infinito, ao longo da qual a aeronave voa com uma potência constante a uma velocidade de referência fixa ([1]). O nível de um acontecimento obtido dos quadros NPD por interpolação, correspondente a uma regulação de potência e a uma distância oblíqua determinados, é, portanto, designado por *nível de base*. Estes níveis aplicam-se a trajetórias de voo infinitas e têm de ser corrigidos para ter em conta os efeitos 1) de velocidades distintas da velocidade de referência, 2) ligados à implantação dos motores (diretividade lateral), 3) da atenuação lateral, 4) do comprimento finito dos segmentos e 5) da diretividade longitudinal antes do início da rolagem para descolagem — ver as equações 2.7.25 e 2.7.26.

Correção de duração, ΔV (unicamente para os níveis de exposição L_E)

Esta correção ([2]) contabiliza a variação dos níveis de exposição que se verifica se a velocidade real da aeronave em relação ao solo diferir da velocidade de referência, V_{ref}, à qual se reportam os dados NPD de base. Tal como a potência dos motores, a velocidade varia ao longo do segmento (a velocidade em relação ao solo varia de V_1 para V_2) e é necessário definir uma velocidade equivalente no segmento, V_{seg}, tendo ainda presente que este é inclinado em relação ao solo. Concretamente:

([1]) As especificações dos dados NPD exigem que os dados se baseiem em medições de voos retilíneos estabilizados, mas não necessariamente planos. Para criar as condições de voo necessárias, a trajetória de voo da aeronave em estudo pode ser inclinada em relação ao plano horizontal. Porém, como se verá adiante, as trajetórias inclinadas dificultam os cálculos, pelo que, ao utilizar dados em modelos, é conveniente visualizar as trajetórias da fonte como retilíneas e planas.

([2]) É designada por *correção de duração* porque tem em conta os efeitos da *velocidade* da aeronave na duração do acontecimento sonoro — admitindo a hipótese simples segundo a qual, mantendo-se idênticos os outros fatores, a duração e, portanto, a energia sonora recebida do acontecimento, é inversamente proporcional à velocidade da fonte.

▼M2

$$V_{seg} = V/\cos\gamma \qquad (2.7.32)$$

em que V é a velocidade em relação ao solo equivalente no segmento (para informação, ver a equação B-22, que exprime V em termos da velocidade em relação ao ar calibrada, V_c) e

$$\gamma = \tan^{-1}\left(\frac{z_2 - z_1}{s_2 - s_1}\right) \qquad (2.7.33)$$

No caso dos segmentos de voo, considera-se V a velocidade em relação ao solo no ponto de aproximação mais próximo, **S** — obtida por interpolação entre os valores correspondentes às extremidades do segmento, admitindo que a velocidade varia linearmente com o tempo. Ou seja, se o observador estiver situado para o lado do segmento:

$$V = \sqrt{V_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (V_2^2 - V_1^2)} \qquad (2.7.34)$$

Se o observador estiver situado para trás ou para a frente do segmento, o valor a considerar é o correspondente ao da extremidade mais próxima, V_1 ou V_2.

No caso dos segmentos de pista (partes da rolagem para descolagem ou da rolagem à aterragem para as quais $\gamma = 0$), considera-se V_{seg} simplesmente a média das velocidades inicial e final no segmento, ou seja:

$$V_{seg} = (V_1 + V_2)/2 \qquad (2.7.35)$$

Em qualquer caso, a correção aditiva de duração é, portanto:

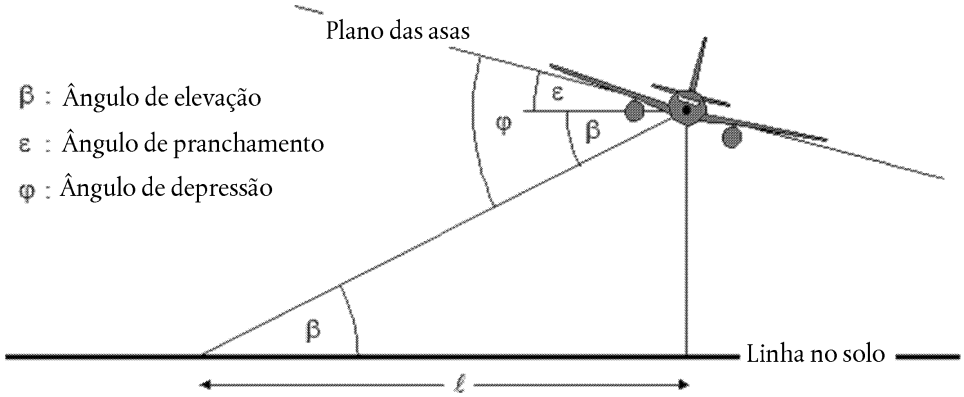
$$\Delta_V = 10 \cdot \lg(V_{ref}/V_{seg}) \qquad (2.7.36)$$

Geometria da propagação sonora

A **figura 2.7.l** mostra a geometria básica no plano normal à trajetória de voo da aeronave. A linha no solo é a intersecção do plano normal com o plano horizontal do solo. (Se a trajetória de voo for plana, a linha no solo corresponde a uma vista lateral do plano do solo.) A aeronave rola do ângulo ε, medido no sentido retrógrado em torno do eixo de rolamento (elevação da asa direita). Este ângulo é, portanto, positivo nas curvas à esquerda e negativo nas curvas à direita.

Figure 2.7.m

Ângulos entre a aeronave e o observador no plano perpendicular à trajetória de voo



▼M2

— Juntamente com a inclinação da trajetória de voo e com o afastamento lateral, ℓ, do observador em relação à rota no solo, o *ângulo de elevação*, β (0° a 90°), entre o percurso de propagação sonora direto e a linha no solo plana [1] determina a atenuação lateral.

— O *ângulo de depressão*, φ, entre o plano das asas e o percurso de propagação determina os efeitos da implantação dos motores. Relativamente à convenção estabelecida para o ângulo de pranchamento, $\varphi = \beta \pm \varepsilon$, correspondendo o sinal positivo aos observadores situados do lado direito da aeronave e o sinal negativo aos observadores situados do lado esquerdo desta.

Correção ligada à implantação dos motores, ΔI

Uma aeronave em voo constitui uma fonte sonora complexa. Não apenas o motor (e a estrutura da aeronave) constituem fontes intrinsecamente complexas, mas a configuração da estrutura, em especial a localização dos motores, influencia os padrões de irradiação sonora através dos processos de reflexão, refração e dispersão pelas superfícies sólidas e pelos campos de fluxo aerodinâmicos. Resulta disto uma direcionalidade não-uniforme do som irradiado lateralmente em torno do eixo de rolamento da aeronave, aqui designada por *diretividade lateral*.

Há diferenças significativas de diretividade lateral entre as aeronaves com os motores montados na fuselagem e as aeronaves com os motores montados sob as asas, as quais são contempladas na seguinte expressão:

$$\Delta_I(\varphi) = 10 \cdot \lg[(a \cdot \cos^2\varphi + \sin^2\varphi)^b / (c \cdot \sin^2 2\varphi + \cos^2 2\varphi)] \quad \text{dB} \quad (2.7.37)$$

em que Δ_I (φ) é a correção, em dB, correspondente ao ângulo de depressão φ (ver a **figura 2.7.m**) e

a = 0,00384, b = 0,0621, c = 0,8786 para os motores montados nas asas e

a = 0,1225, b = 0,3290, c = 1 para os motores montados na fuselagem.

No caso das aeronaves a hélice, as variações de diretividade são negligenciáveis e pode considerar-se:

$$\Delta_I(\varphi) = 0 \quad (2.7.38)$$

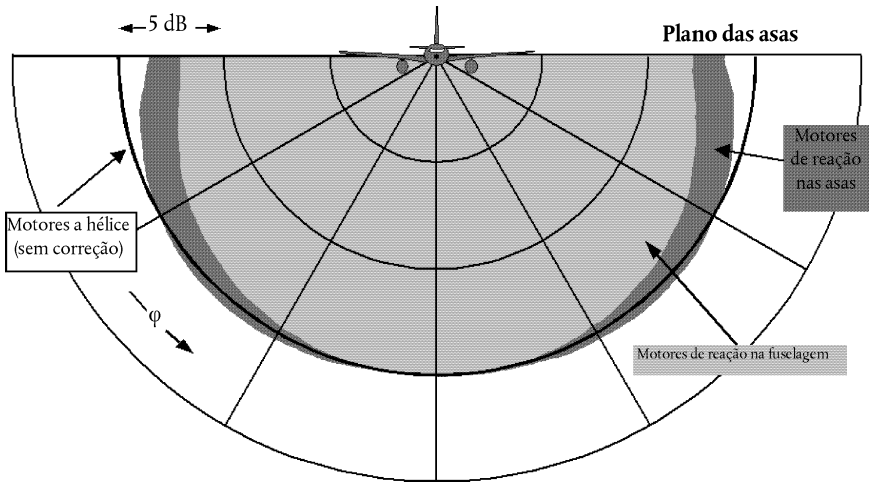
A **figura 2.7.n** mostra a variação de Δ_I (φ) em torno do eixo de rolamento para os dois tipos de implantação dos motores e as aeronaves de motores a hélice. Estas relações empíricas foram deduzidas pela *Society of Automotive Engineers* (SAE) a partir de medições experimentais realizadas, sobretudo, debaixo das asas. Enquanto não se dispõe de resultados da análise de dados relativos a medições realizadas acima das asas, recomenda-se que, para φ negativo, $\Delta_I(\varphi) = \Delta_I(0)$ para os três casos referidos.

[1] No caso de terreno não-plano, o ângulo de elevação pode definir-se de várias maneiras. Neste documento, é definido pela altura da aeronave acima do ponto de observação e pela distância oblíqua — negligenciando, portanto, os declives locais do terreno e os obstáculos existentes no percurso de propagação sonora (ver os pontos 2.7.6 e 2.7.10). Se, devido à elevação do terreno, o ponto de receção se situar acima da aeronave, considera-se nulo o ângulo de elevação β.

▼M2

Figura 2.7.n

Diretividade lateral dos efeitos da implantação



Considera-se que Δ_I (φ) é bidimensional, ou seja, que não depende de nenhum outro parâmetro — e, nomeadamente, que não varia com a distância longitudinal entre o observador e a aeronave. Significa isto que o *ângulo de elevação* β correspondente a Δ_I (φ) é definido por $\beta = \tan^{-1}(z/\ell)$. Esta aproximação destina-se a facilitar a construção de modelos, até se compreenderem melhor os mecanismos. Na realidade, os efeitos ligados à implantação dos motores devem ser substancialmente tridimensionais. Apesar disso, justifica-se um modelo bidimensional, porque os níveis dos acontecimentos tendem a ser dominados pelo ruído irradiado para os lados proveniente do segmento mais próximo.

Atenuação lateral $A(\beta, \ell)$ (trajetória de voo infinita)

Os níveis NPD tabelados de acontecimentos reportam-se a voos planos estabilizados e geralmente baseiam-se em medições efetuadas 1,2 m acima de solo plano brando, por debaixo da aeronave. O parâmetro «distância» é, na realidade, a altura acima do solo. Considera-se que qualquer efeito da superfície nos níveis de ruído dos acontecimentos por debaixo da aeronave que pudesse provocar diferenças entre os valores tabelados e os valores em campo aberto ([1]) já está incorporado nos dados (isto é, nas relações entre o nível e a distância).

Para os lados da trajetória de voo, o parâmetro «distância» é a distância oblíqua mínima — comprimento da linha traçada entre o observador e a trajetória de voo, perpendicularmente a esta. Em qualquer posição lateral, o nível de ruído é, em geral, inferior ao observado à mesma distância da aeronave, mas por debaixo desta. Independentemente da *diretividade lateral* e dos efeitos da implantação acima descritos, isto deve-se a um excesso de *atenuação lateral*, que provoca uma redução do nível sonoro com a distância mais rápida do que a indicada pelas curvas NPD. A SAE desenvolveu anteriormente um método muito utilizado para a construção de modelos da propagação lateral do ruído gerado pelas aeronaves (documento AIR-1751). Os algoritmos abaixo descritos baseiam-se nos aperfeiçoamentos que essa organização agora recomenda (documento AIR-5662). A atenuação lateral é um efeito da reflexão, devido à interferência entre o som diretamente irradiado e o que é refletido pela superfície. Depende da natureza da superfície e pode reduzir significativamente os níveis sonoros observados a ângulos de elevação baixos. É muito fortemente afetada pela refração sonora, estável ou instável, provocada por gradientes de vento e de temperatura e pela turbulência, os

([1]) O «campo livre» é o campo que seria observado se a superfície do solo não estivesse lá.

▼M2

quais são eles próprios atribuíveis à presença da superfície ([1]). O mecanismo da reflexão à superfície é bem compreendido e, para condições atmosféricas e de superfície uniformes, pode ser descrito teoricamente com alguma precisão. Todavia, as heterogeneidades atmosféricas e da superfície — que não se enquadram numa análise teórica simples — têm uma incidência importante no efeito de reflexão, tendendo a estendê-lo a ângulos de elevação maiores. A aplicabilidade da teoria é, portanto, limitada. O trabalho desenvolvido pela SAE com vista a uma melhor compreensão dos efeitos de superfície prossegue e espera-se que permita construir modelos melhores. Enquanto isso não sucede, recomenda-se a metodologia a seguir explicada, descrita no documento AIR-5662, para calcular a atenuação lateral. Circunscreve-se ao caso da propagação sonora por cima de terreno plano brando, o que se adequa à maior parte dos aeroportos civis. Estão ainda em desenvolvimento ajustamentos destinados a contabilizar os efeitos de superfícies de solo rígidas (ou de um plano de água, equivalentes em termos acústicos).

A metodologia assenta num volume apreciável de dados experimentais de propagação do som gerado por aeronaves com motores montados na fuselagem em voo retilíneo (sem viragens), estabilizado e plano, inicialmente publicados no documento AIR-1751. Admitindo que, para voos planos, a atenuação ar-solo depende i) do ângulo de elevação, β, medido no plano vertical e ii) do afastamento lateral, ℓ, em relação à rota da aeronave no solo, analisaram-se os dados de modo a obter uma função empírica do ajustamento lateral *total*, $\Lambda_T(\beta,\ell)$ (= nível do acontecimento em posição lateral menos o nível do acontecimento à mesma distância por debaixo da aeronave).

Dado que o termo $\Lambda_T(\beta,\ell)$ φ substituído por β (o que se adequa aos voos sem viragens), obtém-se, para a atenuação lateral:

$$\Lambda(\beta,\ell) = \Lambda_T(\beta,\ell) - \Delta_I(\beta) \qquad (2.7.39)$$

em que β e ℓ se medem como é ilustrado na **figura 2.7.m**, num plano normal à trajetória de voo infinita, o qual, para um voo plano, também é vertical.

Embora $\Lambda(\beta,\ell)$ pudesse calcular-se diretamente utilizando a equação 2.7.39, com $\Lambda_T(\beta,\ell)$ extraído do documento AIR-1751, recomenda-se uma relação mais eficiente, a seguinte aproximação empírica adaptada do documento AIR-5662:

$$\Lambda(\beta,\ell) = \Gamma(\ell)\cdot\Lambda(\beta) \qquad (2.7.40)$$

em que $\Gamma(\ell)$ é um fator de distância dado por:

$$\Gamma(\ell) = 1{,}089\cdot\left[1-\exp(-0{,}00274\ell)\right] \quad \text{para } 0 \le \ell \le 914 \text{ m} \qquad (2.7.41)$$

$$\Gamma(\ell) = 1 \quad \text{para } \ell > 914 \text{ m} \qquad (2.7.42)$$

([1]) Os gradientes de vento e de temperatura e a turbulência dependem, em parte, das irregularidades e das características de transferência de calor da superfície.

▼M2

e $\Lambda(\beta)$ é a atenuação lateral ar-solo a longa distância, dada por:

$$\Lambda(\beta) = 1{,}137 - 0{,}0229\beta + 9{,}72 \cdot \exp(-0{,}142\beta) \quad \text{para } 0° \leq \beta \leq 50° \quad (2.7.43)$$

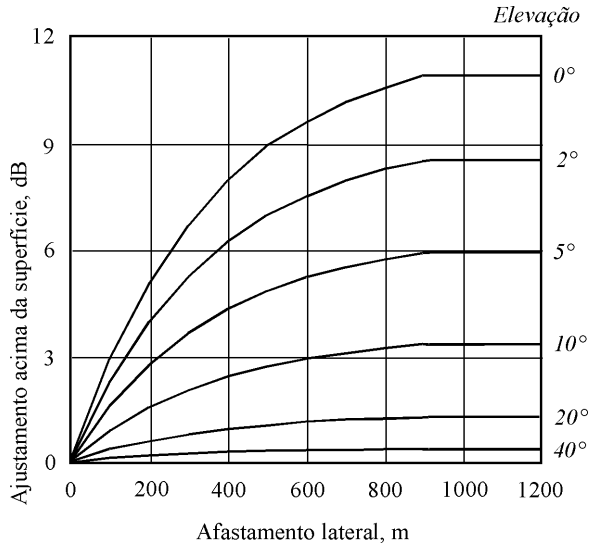
$$\Lambda(\beta) = 0 \quad \text{para } 50° \leq \beta \leq 90° \quad (2.7.44)$$

A **figura 2.7.o** ilustra graficamente a expressão da atenuação lateral $\Lambda(\beta,\ell)$, equação 2.7.40, considerada adequada para todas as aeronaves (a hélice e com motores de reação montados na fuselagem ou nas asas).

Em determinadas circunstâncias (em função do terreno), β pode ser inferior a zero. Nesses casos, recomenda-se que $\Lambda(\beta) = 10{,}57$.

Figura 2.7.o

Variação da atenuação lateral, $\Lambda(\beta,\ell)$, com o ângulo de elevação e com a distância



Atenuação lateral para segmentos finitos

As equações 2.7.41 a 2.7.44 descrevem a atenuação lateral, $\Lambda(\beta,\ell)$, do som que chega ao observador, proveniente de uma aeronave em voo estabilizado ao longo de uma trajetória de voo plana e infinita. Ao aplicarem-se estas equações a segmentos de trajetória finitos e não-planos, é necessário calcular a atenuação para uma trajetória plana *equivalente* — dado que o ponto mais próximo numa simples extensão do segmento inclinado (que cruza algures a superfície do solo) geralmente não gera um ângulo de elevação, β, adequado.

A determinação da atenuação lateral para segmentos finitos difere bastante para as métricas L_{max} e L_E. O nível máximo correspondente a um segmento, L_{max}, determina-se a partir dos dados NPD em função da distância de propagação, d, a partir do ponto mais próximo do segmento, não sendo necessárias correções para ter em conta a dimensão do segmento. Analogamente, considera-se que a atenuação lateral de L_{max} depende unicamente do ângulo de elevação do mesmo ponto e da distância deste ao solo. Por conseguinte, apenas são necessárias as coordenadas desse ponto. Porém, o processo é mais complicado para L_E.

▼M2

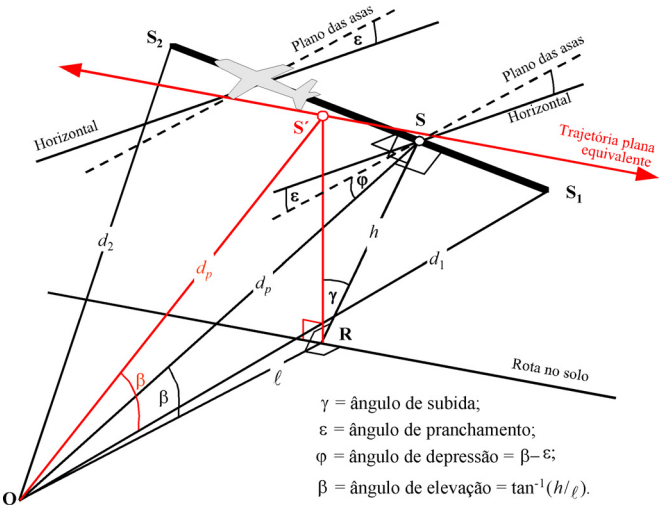
O nível de base do acontecimento, $L_E(P,d)$, determinado a partir dos dados NPD, aplica-se a uma trajetória de voo infinita, apesar de se basear em parâmetros de um segmento finito. O nível de exposição proveniente do acontecimento associado ao segmento, $L_{E,seg}$, é, evidentemente, inferior ao nível de base — na quantidade correspondente à correção do segmento finito definida no ponto 2.7.19. Esta correção, função da geometria dos triângulos OS_1S_2 nas **figuras 2.7.j a 2.7.l**, define que proporção da energia total do ruído associado à trajetória infinita recebida no ponto O provém do segmento. Aplica-se a mesma correção, exista ou não atenuação lateral. Porém, calcula-se a eventual atenuação lateral para uma trajetória de voo infinita, ou seja, em função do afastamento e da elevação que se lhe reportam e não dos correspondentes ao segmento finito.

Da soma das correções Δ_V e Δ_I e da subtração da atenuação lateral, $\Lambda(\beta,\ell)$, ao *nível de base* NPD resulta o nível de ruído ajustado do acontecimento para voo estabilizado *plano* equivalente numa trajetória retilínea infinita adjacente. Porém, no caso dos segmentos reais de trajetória de voo a caracterizar pelo modelo, os que afetam as curvas de ruído raramente são planos, pois a aeronave está, em geral, a subir ou a descer.

A **figura 2.7.p** ilustra um segmento de partida, $\mathbf{S_1S_2}$ — a aeronave está a subir com um determinado ângulo γ –, mas as considerações são muito semelhantes para uma chegada. Não se mostra o restante da trajetória de voo real. É suficiente indicar que $\mathbf{S_1S_2}$ representa apenas uma parte da trajetória total (normalmente curva). No caso ilustrado, o observador está situado para o lado do segmento, com o primeiro para a esquerda do segundo. A aeronave rolou (no sentido retrógrado em torno da trajetória de voo) de um ângulo ε em relação ao eixo horizontal lateral. O ângulo de depressão, φ, em relação ao plano das asas, do qual o efeito da implantação, Δ_I, é função (equação 2.7.39), situa-se no plano normal à trajetória de voo no qual se define ε. Por conseguinte, $\varphi = \beta - \varepsilon$, em que $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ e ℓ é a distância **OR** entre o observador e a rota no solo, medida perpendicularmente a esta, ou seja, é o afastamento lateral do observador ([1]). Define-se o ponto de aproximação mais próximo da aeronave em relação ao observador, **S**, pela perpendicular **OS**, de comprimento (distância oblíqua) d_p. O triângulo $\mathbf{OS_1S_2}$ é concordante com a **figura 2.7.k**, relativa à geometria para cálculo da correção do segmento Δ_F.

Figura 2.7.p

Observador situado para o lado do segmento



([1]) Para um observador situado à direita do segmento, φ é dado por β + ε (ver o ponto 2.7.19).

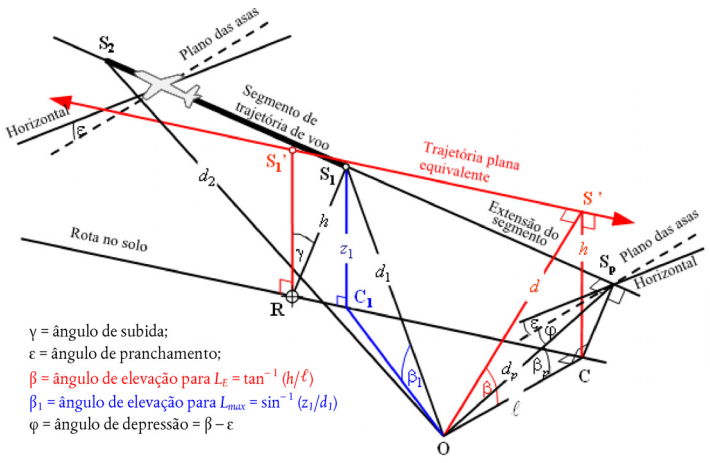
▼M2

Para calcular a atenuação lateral por meio da equação 2.7.40 (na qual β é medido num plano vertical), define-se uma *trajetória de voo plana equivalente* no plano vertical por meio do segmento $\mathbf{S_1S_2}$, com a mesma distância oblíqua, d_p, determinada na perpendicular, em relação ao observador. Isto pode ser visualizado rodando de um ângulo γ o triângulo **ORS**, e a trajetória de voo associada, em torno do eixo **OR** (ver a **figura 2.7.p**), gerando o triângulo **ORS′**. O ângulo de elevação desta trajetória plana equivalente (agora num plano vertical) é $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ (ℓ mantém-se inalterado). Neste caso, em que o observador está situado para o lado do segmento, a atenuação lateral, $\Lambda(\beta,\ell)$, é idêntica para as métricas L_E e L_{max}.

A **figura 2.7.q** ilustra a situação em que o ponto de observação, **O**, se situa *para trás do segmento finito* e não para o lado deste. Neste caso, o segmento é observado como uma parte mais distante de uma trajetória infinita, só sendo possível traçar uma perpendicular no ponto $\mathbf{S_p}$ de uma extensão do segmento. O triângulo $\mathbf{OS_1S_2}$ é concordante com a **figura 2.7.j**, que define a correção do segmento Δ_F. Porém, neste caso, os parâmetros correspondentes à diretividade e à atenuação laterais são menos óbvios.

Figura 2.7.q

Observador situado para trás do segmento



Recordando que, para efeitos dos modelos, se considerou a diretividade lateral (efeito da implantação dos motores) bidimensional, o ângulo de depressão φ que a determina continua a ser medido lateralmente, em relação ao plano das asas da aeronave. (O nível de base do acontecimento continua a ser o gerado pela aeronave ao percorrer a trajetória de voo infinita representada pelo segmento estendido.) O ângulo de depressão é, portanto, determinado no ponto de aproximação mais próximo, isto é, $\varphi = \beta_p - \varepsilon$, em que β_p é o ângulo $\mathbf{S_pOC}$.

No caso da métrica do nível máximo, o parâmetro NPD «distância» é a distância mais curta ao segmento, ou seja, $d = d_1$. No caso da métrica do nível de exposição, é a distância mais curta, d_p, entre **O** e $\mathbf{S_p}$, ponto situado na trajetória de voo estendida; ou seja, o nível obtido dos quadros NPD por interpolação é $L_{E\infty}$ (P_1, d_p).

Os parâmetros geométricos da atenuação lateral também diferem para os cálculos do nível máximo e do nível de exposição. No caso da métrica do *nível máximo*, o ajustamento $\Lambda(\beta,\ell)$ é dado pela equação 2.7.40, com $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ e $\ell = \mathbf{OC_1} = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$, em que β_1 e d_1 são definidos pelo triângulo $\mathbf{OC_1S_1}$ no plano vertical que passa por **O** e $\mathbf{S_1}$.

▼M2

Ao calcular a atenuação lateral apenas para segmentos de voo e para a métrica do *nível de exposição*, ℓ continua a ser o afastamento lateral mais curto em relação à extensão do segmento (**OC**). Porém, para definir um valor adequado de β, continua a ser necessário visualizar uma *trajetória de voo plana equivalente* (infinita) da qual o segmento possa considerar-se fazer parte. Esta trajetória passa em $\mathbf{S_1'}$, à altura h acima da superfície, sendo h igual ao comprimento da linha $\mathbf{RS_1}$, traçada entre a rota no solo e o segmento, perpendicularmente a este. Isto é equivalente a rodar a trajetória de voo estendida real de um ângulo γ apoiado no ponto **R** (ver a **figura 2.7.q**). Dado que **R** está situado na perpendicular traçada em $\mathbf{S_1}$, ponto do segmento que fica mais próximo de **O**, a construção da trajetória plana equivalente é idêntica à do caso em que **O** se situava para o lado do segmento.

O ponto de aproximação mais próximo da trajetória plana equivalente em relação ao observador, **O**, situa-se em **S′**, à distância oblíqua d, de tal modo que o triângulo **OCS′**, assim formado no plano vertical, vem definir o ângulo de elevação $\beta = \cos^{-1}(\ell/d)$. Embora esta transformação possa parecer bastante retorcida, importa salientar que a geometria básica da fonte (definida por d_1, d_2 e φ) não sofre alterações. O som que se propaga do segmento *para* o observador é simplesmente o que seria se a totalidade do voo ao longo do segmento inclinado estendido até ao infinito (do qual, para efeitos do modelo, o segmento considerado faz parte) decorresse a velocidade, V, e potência, P_1, constantes. Por outro lado, a atenuação lateral do som emitido pelo segmento e *recebido* pelo observador relaciona-se, não com β_p, o ângulo de elevação da trajetória estendida, mas sim com β, o ângulo de elevação da trajetória plana equivalente.

O caso do observador situado para a frente do segmento considerado não é descrito separadamente, pois é evidente que esta situação é essencialmente idêntica à do observador situado para trás do segmento.

Porém, no caso da métrica do nível de exposição, quando o observador está situado para trás dos segmentos da rolagem para descolagem ou para a frente dos segmentos da rolagem à aterragem, o valor de β passa a ser o mesmo que para a métrica do nível máximo, isto é, $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ e $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$

Correção do segmento finito, Δ_F (unicamente níveis de exposição L_E)

O nível de exposição ao ruído de base ajustado diz respeito a aeronaves em voo retilíneo estabilizado e plano contínuo (embora com ângulo de pranchamento ε, incompatível com voo retilíneo). A aplicação da *correção* (negativa) *do segmento finito*, $\Delta_F = 10\times\lg(F)$, em que F é a *fração energética*, ajusta melhor o nível ao que ocorreria se a aeronave apenas percorresse o segmento finito (ou se mantivesse completamente silenciosa no resto da trajetória de voo infinita).

O termo «fração energética» dá conta da diretividade longitudinal acentuada do ruído da aeronave e do ângulo formado pelo segmento no local onde se encontra o observador. Embora os processos responsáveis pela direcionalidade sejam muito complexos, há estudos que mostram que as curvas de ruído resultantes são bastante insensíveis às características direcionais precisas consideradas. A expressão de Δ_F abaixo indicada baseia-se num modelo dipolar a 90° à quarta potência da irradiação sonora, que se considera não ser afetado pela diretividade e atenuação laterais. Explica-se no **apêndice E** como se calcula esta correção.

A fração energética, F, é função do triângulo $\mathbf{OS_1S_2}$ definido nas **figuras 2.7.j a 2.7.l**, de modo que:

▼**M2**

$$\Delta_F = 10 \cdot \lg\left[\frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - arctan\alpha_1\right)\right] \qquad (2.7.45)$$

sendo:

$$\alpha_1 = -\frac{q}{d_\lambda}; \quad \alpha_2 = -\frac{q-\lambda}{d_\lambda}; \quad d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{Ex}(P,d_p) - L_{max}(P,d_p)]/10}; \quad d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_0.$$

em que d_λ é a designada «distância graduada» (ver o **apêndice E**). Notar que $L_{max}(P, d_p)$ é o nível máximo, obtido de dados NPD, correspondente à distância perpendicular d_p, e NÃO o segmento L_{max}.

Aconselha-se a aplicação a Δ_F de um limite inferior de – 150 dB.

No caso particular em que o observador se situa para trás de todos os segmentos da rolagem para descolagem ou para a frente de todos os segmentos da rolagem à aterragem, utiliza-se uma forma reduzida da fração energética expressa pela equação 2.7.45, correspondente ao caso específico em que q = 0. O cálculo correspondente efetua-se do seguinte modo:

$$\Delta_{F'} = 10 \log_{10}[(1/\pi)[\alpha_2/(1+\alpha_2^2) + \tan^{-1}\alpha_2]\ 10^{\Delta SOR/10}] \qquad (2.7.46)$$

em que: $\alpha_2 = l/d_l$ e Δ_{SOR} é a função de diretividade associada ao início da rolagem para descolagem definida pelas equações 2.7.51 e 2.7.52.

Explicam-se mais detalhadamente no item seguinte as razões da utilização desta forma particular da fração do ruído, no âmbito do método de aplicação da diretividade associada ao início da rolagem para descolagem.

Tratamentos específicos dos segmentos da rolagem para descolagem e da rolagem à aterragem, incluindo a função de diretividade associada ao início da rolagem para descolagem, Δ_{SOR}

Aplicam-se tratamentos específicos, a seguir descritos, aos segmentos da rolagem para descolagem e da rolagem à aterragem.

Função de diretividade associada ao início da rolagem para descolagem, Δ_{SOR}

O ruído gerado pelas aeronaves com motores de reação — sobretudo as equipadas de motores com baixas taxas de contorno — apresenta um padrão de irradiação lobulado no arco à retaguarda, característico do ruído do escape dos reatores. Este padrão é tanto mais pronunciado quanto maior for a velocidade do jato de escape e menor a velocidade da aeronave. Este aspeto é especialmente importante para os pontos de observação situados para trás do início da rolagem para descolagem, nos quais ambas as condições são preenchidas. O efeito é tido em conta por uma função de diretividade, $\Delta_{SOR.}$

Deduziu-se a função Δ_{SOR} a partir de várias campanhas de medição do ruído com microfones adequadamente localizados para trás e para os lados do início da rolagem para descolagem de aeronaves com motores de reação a prepararem-se para partir.

A **figura 2.7.r** ilustra a geometria da situação. Define-se do seguinte modo o ângulo de azimute, ψ, entre o eixo longitudinal da aeronave e o vetor do observador:

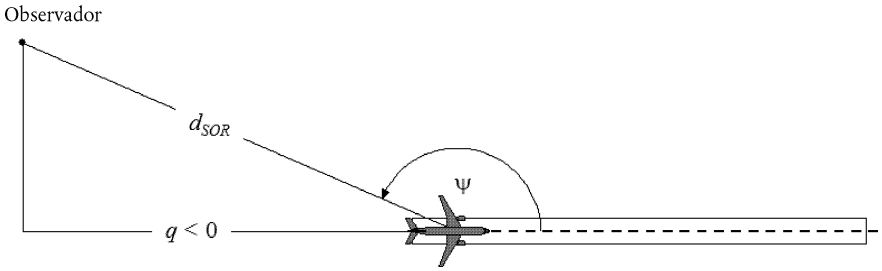
$$\psi = \arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right). \qquad (2.7.47)$$

A distância relativa q é negativa (ver a **figura 2.7.j**), de modo que ψ varia entre 0° no sentido da aeronave a avançar e 180° no sentido oposto.

▼M2

Figura 2.7.r

Geometria aeronave-observador no solo para estimativa da correção de diretividade



A função Δ_{SOR} representa a variação do ruído total gerado pela rolagem para descolagem medido para trás do início dessa rolagem, relativamente ao ruído total proveniente da rolagem para descolagem medido para o lado do início dessa rolagem, à mesma distância desse ponto inicial:

$$L_{TGR}(d_{SOR},\psi) = L_{TGR}(d_{SOR},90°) + \Delta_{SOR}(d_{SOR},\psi) \qquad (2.7.48)$$

em que L_{TGR} (d_{SOR},90°) é o nível de ruído total gerado na rolagem para descolagem correspondente a todos os segmentos de rolagem para descolagem, num ponto que dista lateralmente d_{SOR} do início da rolagem para descolagem. A distâncias d_{SOR} inferiores à distância de normalização $d_{SOR,0}$, a função de diretividade associada ao início da rolagem para descolagem é dada por:

$$\Delta^0_{SOR} = 51{,}47 - 1{,}553 \cdot \psi + 0{,}015147 \cdot \psi^2 - 0{,}000047173 \cdot \psi^3 \qquad \text{se } 90° \leq \psi < 148{,}4° \qquad (2.7.49)$$

$$\Delta^0_{SOR} = 339{,}18 - 2{,}5802 \cdot \psi - 0{,}0045545 \cdot \psi^2 + 0{,}000044193 \cdot \psi^3 \qquad \text{se } 148{,}4° \leq \psi \leq 180° \qquad (2.7.50)$$

Se a distância d_{SOR} exceder a distância de normalização $d_{SOR,0}$, multiplica-se a correção de diretividade por um fator de correção, para atender ao facto de a diretividade se reduzir a distâncias maiores da aeronave. Concretamente:

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \qquad \text{se } d_{SOR} \leq d_{SOR,0} \qquad (2.7.51)$$

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}} \qquad \text{se } d_{SOR} > d_{SOR,0} \qquad (2.7.52)$$

A distância de normalização $d_{SOR,0}$ é de 762 m (2 500 ft).

Tratamento dos recetores situados para trás de qualquer segmento de rolagem para descolagem e de rolagem à aterragem

A função Δ_{SOR} acima descrita traduz, sobretudo, o efeito pronunciado de diretividade verificado na parte inicial da rolagem para descolagem em pontos situados para trás do início dessa rolagem (porque é esse o trecho mais próximo dos recetores e é aí que se verifica a maior razão entre a velocidade do jato de escape e a velocidade da aeronave). Porém, generalizou-se a utilização da função Δ_{SOR} assim estabelecida aos pontos situados para trás de qualquer segmento de rolagem — tanto para descolagem como à aterragem — e não apenas para trás do ponto de início da rolagem para descolagem (no caso da descolagem).

Calculam-se os parâmetros d_S e ψ em relação ao início de cada segmento de rolagem (para descolagem ou à aterragem).

Calcula-se o nível do acontecimento, L_{seg}, num qualquer ponto situado para trás de um determinado segmento de rolagem para descolagem ou de rolagem à aterragem de modo a respeitar o formalismo da função $\Delta_{SOR:}$ essencialmente, calcula-se para o ponto de referência situado para o lado do ponto inicial do segmento considerado, à mesma distância, d_S, que o ponto real, ajustando-se depois por meio de $\Delta_{SOR,}$ a fim de obter o nível do acontecimento no ponto real.

▼M2

Significa isto que, nos diversos termos de correção constantes das equações seguintes, se utilizam os parâmetros geométricos correspondentes àquele ponto de referência situado para o lado do ponto inicial:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d = d_s) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,l = d_s) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.53)$$

$$L_{E,seg} = L_{E,\infty}(P,d = d_s) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,l = d_s) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.54)$$

em que Δ'_F é a forma reduzida da fração de ruído expressa pela equação (2.7.46) para o caso em que $q = 0$ (dado que o ponto de referência se situa para o lado do ponto inicial) e recordando que d_l se calcula utilizando d_S (e não d_p):

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{Ex}(P,d_s) - L_{max}(P,d_s)]/10} \quad (2.7.55)$$

2.7.20. *Nível de ruído, L, do acontecimento associado a um movimento de aviação geral de uma aeronave*

O método descrito no ponto 2.7.19 aplica-se a aeronaves de motores a hélice da aviação geral, quando tratadas como aeronaves a hélice no respeitante aos efeitos da implantação dos motores.

A base de dados ANP inclui entradas correspondentes a múltiplas aeronaves da aviação geral. Embora se trate, em muitos casos, das aeronaves de aviação geral mais habitualmente utilizadas, pode haver situações em que seja adequado utilizar dados adicionais.

Quando a aeronave de aviação geral em causa não constar da base de dados ANP ou for desconhecida, recomenda-se a utilização dos dados mais genéricos relativos a aeronaves (GASEPF e GASEPV). Os dados GASEPF e GASEPV representam uma pequena aeronave monomotora de aviação geral com hélice de ângulo de ataque respetivamente fixo e variável. No anexo I (quadros I-11 a I-17) figuram quadros com os dados correspondentes.

2.7.21. *Método de cálculo do ruído gerado por helicópteros*

Para calcular o ruído gerado pelos helicópteros, pode recorrer-se ao mesmo método utilizado para as aeronaves de asas fixas (descrito no ponto 2.7.14), desde que os helicópteros sejam tratados como aeronaves a hélice e os efeitos da implantação dos motores associados às aeronaves com motores de reação não sejam aplicados. No anexo I (quadros I-18 a I-27) figuram duas séries de quadros com os dados correspondentes.

2.7.22. *Ruído associado às operações de ensaio dos motores («aceleração livre» ou «run-up»), à circulação em pista e às unidades auxiliares de energia*

Nos casos em que se considere necessário constituir modelos do ruído associado ao ensaio dos motores e às unidades auxiliares de energia, os modelos correspondentes são estabelecidos de acordo com o capítulo dedicado ao ruído industrial. Embora não seja normalmente o caso, o ruído gerado pelos ensaios dos motores das aeronaves (por vezes designado por «aceleração livre» ou «run-up») nos aeroportos pode contribuir para o impacto do ruído. Normalmente realizado por razões técnicas, para verificar o desempenho dos motores, as aeronaves estão em locais seguros, afastadas de edifícios e de aeronaves, veículos e/ou pessoas em circulação, a fim de evitar danos provocados pelos jatos dos reatores.

▼M2

Por razões adicionais de segurança e de contenção do ruído, os aeroportos, em especial os que dispõem de instalações de manutenção onde podem realizar-se com frequência ensaios de motores, podem criar recintos antirruído («*noise pens*») com três dos lados especialmente projetados para defletir e dissipar o sopro e o ruído dos reatores. O estudo do impacto dessas instalações, que pode ser ainda atenuado e reduzido pelo recurso a barreiras de terra complementares ou a uma proteção substancial por meio de cercas antirruído, é favorecido pelo tratamento destes recintos como fontes de ruído industrial e pela utilização de um modelo adequado de propagação sonora e de ruído.

2.7.23. *Cálculo de níveis cumulativos*

Os pontos 2.7.14 a 2.7.19 descrevem o cálculo do nível sonoro/de ruído de um acontecimento associado ao movimento de uma só aeronave num determinado ponto de observação. Calcula-se a exposição total ao ruído nesse ponto acumulando os níveis de acontecimento associados a todos os movimentos de aeronaves com significado em termos de ruído, isto é, todos os movimentos, de partida ou de chegada, que influenciam o nível cumulativo.

2.7.24. *Níveis sonoros equivalentes ponderados*

Os níveis sonoros equivalentes com ponderação temporal contabilizam toda a energia sonora significativa recebida das aeronaves e são expressos genericamente pela seguinte expressão:

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_{i=1}^{N} g_i \cdot 10^{L_{E,i}/10}\right] + C \qquad (2.7.56)$$

O somatório abrange todos os N acontecimentos ruidosos verificados no período T_0 ao qual se aplica o índice de ruído; $L_{E,i}$ é o nível de exposição ao ruído de um acontecimento isolado correspondente ao acontecimento ruidoso i; g_i é um fator de ponderação dependente do momento do dia (normalmente definido para os períodos diurno, do entardecer e noturno); na realidade, g_i é um multiplicador associado ao número de voos realizados em cada período definido. A constante C pode ter vários significados (constante de normalização, ajustamento sazonal etc.).

Utilizando a relação

$$g_i = 10^{\Delta_i/10}$$

em que Δ_i é a ponderação decibélica do período i, pode reescrever-se a equação 2.7.56:

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0}\sum_{i=1}^{N} 10^{(L_{E,i}+\Delta_i)/10}\right] + C \qquad (2.7.57)$$

ou seja, exprime-se a ponderação dependente do momento do dia por um parâmetro aditivo aplicado ao nível.

2.7.25. *Número de operações ponderado*

Estima-se o nível de ruído cumulativo somando as contribuições provenientes de todos os tipos e categorias de aeronaves que percorrem os itinerários de voo que constituem o cenário aeroportuário em causa.

Para descrever este somatório, introduzem-se os seguintes índices:

i índice do tipo ou categoria de aeronave;

j índice da trajetória ou subtrajetória (caso sejam definidas subtrajetórias) de voo;

k índice do segmento de trajetória de voo.

A definição de muitos índices de ruído — sobretudo os níveis sonoros equivalentes — inclui fatores de ponderação dependentes do momento do dia, g_i (equações 2.7.56 e 2.7.57).

▼M2

Pode simplificar-se o somatório introduzindo um «número de operações ponderado».

$$M_{ij} = (g_{day} \cdot N_{ij,day} + g_{evening} \cdot N_{ij,evening} + g_{night} \cdot N_{ij,night}) \quad (2.7.58)$$

Os valores N_{ij} representam o número de operações do tipo/categoria de aeronave i na trajetória (ou subtrajetória) j durante os períodos diurno, do entardecer ou noturno ([1]).

Com base na equação (2.7.57), o nível sonoro equivalente cumulativo (genérico), L_{eq}, no ponto de observação (x,y) é dado por:

$$L_{eq,W}(x,y) = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_i \sum_j \sum_k M_{ij} \cdot 10^{L_{E,ijk}(x,y)/10}\right] + C \quad (2.7.59)$$

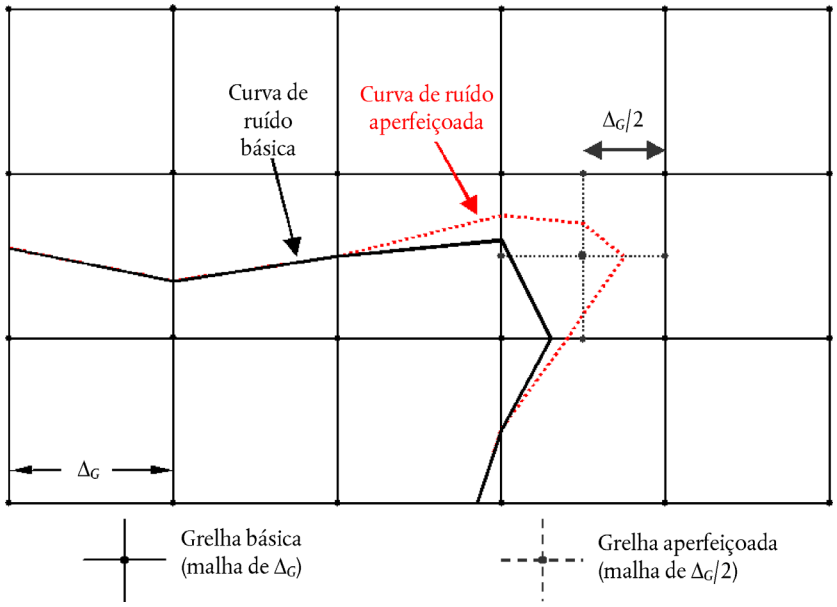
T_0 é o período de referência. Tal como os fatores de ponderação g_i, depende da definição específica do índice ponderado utilizado (por exemplo L_{DEN}). $L_{E,ijk}$ é a contribuição, em termos de nível de ruído de um acontecimento isolado, do segmento k da trajetória ou subtrajetória j para a operação de uma aeronave da categoria i. A estimativa de $L_{E,ijk}$ descreve-se pormenorizadamente nos pontos 2.7.14 a 2.7.19.

2.7.26. *Cálculo e aperfeiçoamento da grelha normalizada*

Quando se obtêm as curvas de ruído por interpolação de valores do índice considerado entre pontos de uma grelha de malha retangular, a exatidão dessas curvas depende da dimensão da malha (espaçamento de grelha escolhido), Δ_G, sobretudo nas células em que se verifica forte curvatura das curvas de ruído devido a gradientes importantes na distribuição espacial do índice (ver a **figura 2.7.s**). Podem reduzir-se os erros de interpolação diminuindo a malha, mas, como este processo faz aumentar o número de pontos da grelha, aumenta o tempo de cálculo. A otimização de uma malha de rede regular passa por um equilíbrio entre a exatidão do modelo e o tempo de cálculo.

Figura 2.7.s

Grelha normalizada e seu aperfeiçoamento



([1]) Os períodos do dia podem ser diferentes destes três, consoante a definição do índice de ruído utilizado.

▼M2

O recurso a uma grelha irregular para aperfeiçoar a interpolação nas células críticas melhora muito a eficiência do cálculo, que gera resultados mais exatos. Esta técnica, ilustrada na **figura 2.7.s**, consiste na redução localizada da malha, mantendo-se a maior parte da grelha inalterada. Trata-se de um método simples, concretizado através das seguintes etapas:

1. Definição de uma diferença, ΔL_R, do índice de ruído para limiar de aperfeiçoamento.

2. Cálculo da grelha básica para um espaçamento Δ_G.

3. Verificação das diferenças, ΔL, entre os valores do índice em nodos adjacentes da grelha.

4. Caso haja diferenças $\Delta L > \Delta L_R$, definição de uma nova grelha com espaçamento $\Delta_G/2$ e estimativa dos níveis correspondentes aos novos nodos, do seguinte modo:

$$\text{Se} \begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases} \text{ calcular o novo valor } \begin{cases} \text{por interpolço linear, a partir dos valores adjacentes;} \\ \\ \text{recorrendo diretament a aos dados de base utilizados.} \end{cases}$$

5. Repetir as etapas 1 a 4 até todas as diferenças serem inferiores ao limiar de diferença.

6. Estimar as curvas de ruído por interpolação linear.

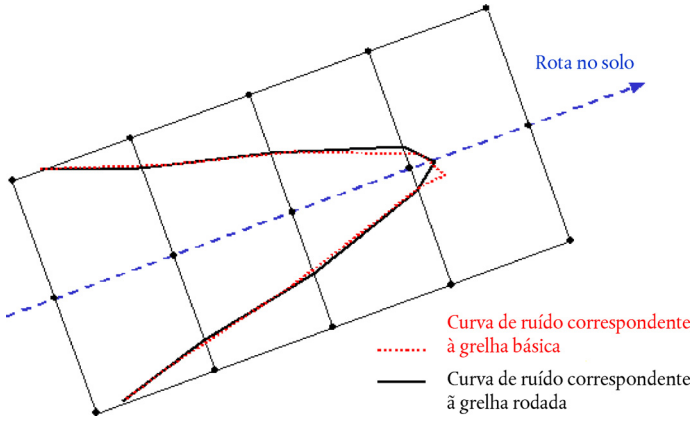
Se uma série de valores de índice de ruído se destinar a ser agregada com outras (por exemplo, para cálculo de índices ponderados mediante o somatório das curvas correspondentes aos períodos diurno, do entardecer e noturno), é necessário que as grelhas sejam todas idênticas.

2.7.27. *Recurso à rotação de grelhas*

Na prática, sucede muitas vezes que a verdadeira forma de uma curva de ruído tende a ser simétrica em relação à rota no solo. Porém, se a direção dessa rota não estiver alinhada com a grelha de cálculo, a forma da curva pode resultar assimétrica.

Figura 2.7.t

Recurso à rotação de uma grelha



A maneira mais direta de evitar este efeito consiste em apertar a malha da grelha. Porém, este processo aumenta o tempo de cálculo. Uma solução mais elegante consiste em rodar a grelha de cálculo de modo que a direção da mesma fique paralela às rotas no solo principais (ou seja, normalmente paralela à pista principal). A **figura 2.7.t** ilustra o efeito de uma rotação da grelha na forma de uma curva de ruído.

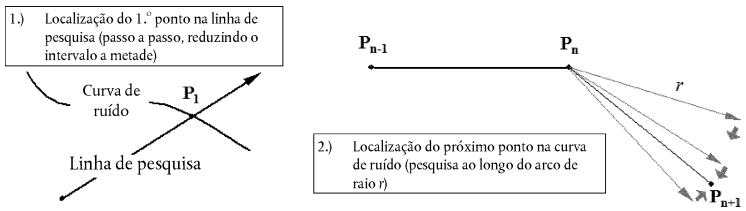
▼M2

2.7.28. *Traçado de curvas de ruído*

Um algoritmo que permite grandes ganhos de tempo de cálculo ao eliminar a necessidade de calcular uma grelha completa de valores do índice de ruído, embora aumente ligeiramente a complexidade dos cálculos, consiste em traçar a curva de ruído ponto-a-ponto. Esta opção implica a realização e repetição de duas etapas básicas (ver a **figura 2.7.u**):

Figura 2.7.u

Conceito do algoritmo de traçado

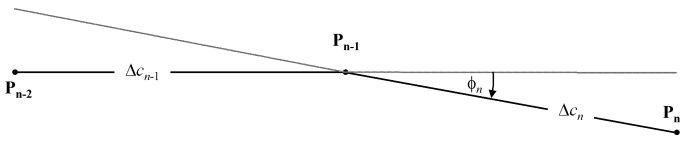


A primeira etapa consiste na localização de um primeiro ponto, $\mathbf{P_1}$, na curva de ruído. Para isso, calculam-se os níveis do índice de ruído, L, a intervalos iguais ao longo de uma «linha de pesquisa» que se espera venha a intersetar a curva de ruído pretendida de nível L_C. Ao ser cruzada essa curva, a diferença $\delta = L_C - L$ muda de sinal. Quando isso suceder, reduz-se a metade o intervalo de pesquisa ao longo da referida linha e inverte-se o sentido da pesquisa. Procede-se deste modo até δ ser inferior a um limiar de exatidão predefinido.

A segunda etapa, a repetir até a curva de ruído estar suficientemente bem definida, consiste em localizar o próximo ponto da curva de ruído L_C — situado a uma distância retilínea especificada, r, do ponto anterior. Para isso, calculam-se os níveis do índice de ruído e as diferenças δ na extremidade de uma série de vetores que descrevem um arco de raio r, fazendo variar sucessivamente o ângulo de rotação. Reduzindo a metade os incrementos, desta vez os que definem a direção dos sucessivos vetores, e invertendo-lhes o sentido analogamente ao referido para a primeira etapa, determina-se o próximo ponto da curva de ruído com a exatidão predefinida.

Figura 2.7.v

Parâmetros geométricos condicionantes do algoritmo de traçado



É necessário impor certas condicionantes para que as curvas de ruído sejam estimadas com grau de exatidão suficiente (ver a **figura 2.7.v**):

1. Comprimento da corda Δc (distância entre dois pontos da curva de ruído) dentro de um determinado intervalo [Δc_{min}, Δc_{max}], por exemplo [10 m, 200 m].

2. Limitação da razão dos comprimentos de duas cordas adjacentes de comprimento Δc_n e Δc_{n+1}, por exemplo $0{,}5 < \Delta c_n / \Delta c_{n+1} < 2$.

3. Quanto à adaptação do comprimento das cordas à curvatura da curva de ruído, observância da seguinte condição:

$$\Phi_n: \max(\Delta c_{n-1}, \Delta c_n) \leq \varepsilon \ (\varepsilon \approx 15 \text{ m})$$

em que f_n representa a diferença de orientação (rumo) das cordas.

▼M2

A experiência com este algoritmo mostrou que, em média, é necessário calcular 2 ou 3 valores do índice de ruído para determinar um ponto da curva de ruído com exatidão melhor do que 0,01 dB.

Este algoritmo diminui consideravelmente o tempo de cálculo, sobretudo quando se trata de grandes curvas de ruído. Todavia, é de referir que a sua utilização exige experiência, em especial no caso das curvas de ruído que se subdividem em ilhas separadas.

2.8. **Associação de níveis de ruído e de população a edifícios**

Para avaliar a exposição da população ao ruído, apenas se consideram os edifícios habitacionais. Aos edifícios sem utilização habitacional, como escolas, hospitais, edifícios de escritórios e fábricas, não se associam pessoas. A associação de população aos edifícios habitacionais é feita com base nos últimos dados oficiais (na dependência da regulamentação aplicável nos Estados-Membros).

Uma vez que se efetuam os cálculos relativos a aeronaves numa grelha com a resolução de 100 m × 100 m, no caso específico do ruído gerado por aeronaves determinam-se níveis por interpolação com base nos níveis de ruído da grelha mais próximos.

Determinação do número de habitantes de um edifício

O número de habitantes de um edifício habitacional é um parâmetro intermédio importante para estimar a exposição ao ruído. Infelizmente, porém, nem sempre se dispõe de dados relativos a este parâmetro. Explica-se a seguir como pode determinar-se o número de habitantes de um edifício habitacional com base em dados mais facilmente acessíveis.

Símbolos utilizados:

BA = área construída do edifício;

DFS = área habitacional;

DUFS = área habitacional por fogo;

H = altura do edifício;

FSI = área habitacional por habitante;

Inh = número de habitantes;

NF = número de pisos;

V = volume do edifício habitacional.

Para calcular o número de habitantes, utiliza-se o processo descrito para o caso 1 ou o processo descrito para o caso 2 consoante a disponibilidade de dados.

CASO 1: estão disponíveis dados sobre o número de habitantes

1A: O número de habitantes é conhecido ou foi estimado com base no número de fogos. Neste caso, o número de habitantes de um edifício é a soma do número de habitantes de todos os fogos do edifício:

$$Inh_{building} = \sum_{i=1}^{n} Inh_{dwelling_{unit_i}} \quad (2.8.1)$$

1B: Conhece-se o número de habitantes apenas para entidades maiores do que um edifício, por exemplo lados de quarteirões, quarteirões, bairros ou mesmo municípios inteiros. Neste caso, estima-se o número de habitantes de um edifício com base no volume do edifício:

$$Inh_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Inh_{total} \quad (2.8.2)$$

O índice «*total*» refere-se aqui à entidade considerada em cada caso. O volume de um edifício é o produto da área construída pela altura do edifício:

▼M2

$$V_{building} = BA_{building} \times H_{building} \quad (2.8.3)$$

Se a altura do edifício for desconhecida, pode estimar-se com base no número de pisos, $NF_{edifício}$, considerando uma altura média de 3 m por piso:

$$H_{building} = NF_{building} \times 3 \text{ m} \quad (2.8.4)$$

Se também se desconhecer o número de pisos, utiliza-se um valor predefinido para o número de pisos representativo do bairro ou circunscrição administrativa.

Calcula-se o volume total, V_{total}, dos edifícios habitacionais da entidade considerada como a soma do volume de todos os edifícios habitacionais nela existentes:

$$V_{total} = \sum_{i=1}^{n} V_{building_i} \quad (2.8.5)$$

CASO 2: não estão disponíveis dados sobre o número de habitantes

Estima-se o número de habitantes com base no valor médio da área habitacional por habitante, *FSI*. Se este valor for desconhecido, utiliza-se um valor nacional predefinido.

2A: Conhece-se a área habitacional por fogo. Neste caso, o número de habitantes por fogo é estimado do seguinte modo:

$$Inh_{dwelling_{unit_i}} = \frac{DUFS_i}{FSI} \quad (2.8.6)$$

O número de habitantes do edifício pode então ser estimado como no CASO 1A.

2B: Conhece-se a área habitacional da totalidade do edifício, isto é, a soma das áreas habitacionais de todos os fogos do edifício. Neste caso, estima-se o número de habitantes do seguinte modo:

$$Inh_{building} = \frac{DFS_{building}}{FSI} \quad (2.8.7)$$

2C: Conhece-se a área habitacional apenas para entidades maiores do que um edifício, por exemplo lados de quarteirões, quarteirões, bairros ou mesmo municípios inteiros.

Neste caso, estima-se o número de habitantes de um edifício com base no volume do edifício, como se descreveu no CASO 1B, sendo o número total de habitantes estimado do seguinte modo:

$$Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI} \quad (2.8.8)$$

2D: Desconhece-se a área habitacional. Neste caso, estima-se o número de habitantes de um edifício como se descreveu no CASO 2B, sendo a área habitacional estimada do seguinte modo:

$$DFS_{building} = BA_{building} \times 0{,}8 \times NF_{building} \quad (2.8.9)$$

O fator 0,8 é o fator de conversão *área bruta → área habitacional*. Caso um fator diferente seja reconhecidamente representativo da zona em causa, deve utilizar-se esse fator, que deve ser claramente documentado.

▼M2

Se o número de pisos do edifício for desconhecido, pode estimar-se com base na altura do edifício, $H_{edifício}$, daí resultando, normalmente, um número não-inteiro de pisos.

$$NF_{building} = \frac{H_{building}}{3\ \text{m}} \tag{2.8.10}$$

Caso se desconheçam a altura do edifício e o número de pisos, utiliza-se um valor predefinido para o número de pisos representativo do bairro ou circunscrição administrativa.

Associação de pontos de receção às fachadas dos edifícios

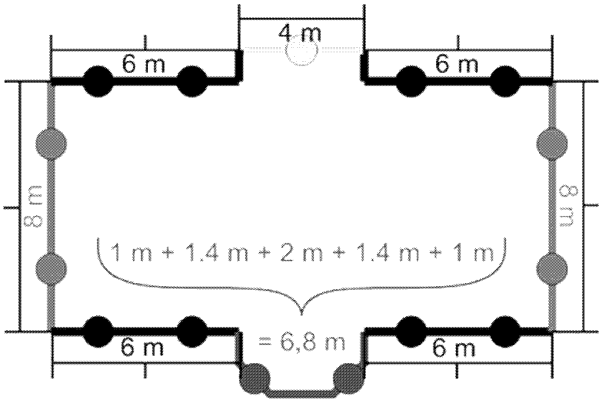
A avaliação da exposição da população ao ruído assenta na determinação dos níveis de ruído em pontos de receção situados 4 m acima do nível do terreno à frente da fachada dos edifícios habitacionais.

Para calcular o número de habitantes no caso das fontes de ruído terrestres, utiliza-se o processo descrito para o caso 1 ou o processo descrito para o caso 2, *infra*. No caso do ruído gerado por aeronaves calculado de acordo com o ponto 2.6, associa-se a população de cada edifício ao ponto mais próximo de cálculo do ruído da grelha utilizada.

CASO 1

Figura a

Exemplo da localização dos recetores num edifício pelo processo descrito para o CASO 1



a) Subdividem-se os segmentos de comprimento superior a 5 m em intervalos regulares com o maior cumprimento possível, mas inferior ou igual a 5 m. Localiza-se um ponto de receção a meio de cada intervalo regular.

b) Representam-se os segmentos restantes de comprimento superior a 2,5 m por um ponto de receção a meio de cada segmento.

c) Tratam-se os segmentos restantes adjacentes de comprimento total superior a 5 m como entidades poligonais, de modo semelhante ao descrito nas alíneas a) e b).

d) Pondera-se o número de habitantes associado a cada ponto de receção em função do comprimento da fachada representada, de modo que o somatório correspondente a todos os pontos de receção represente o número total de habitantes.

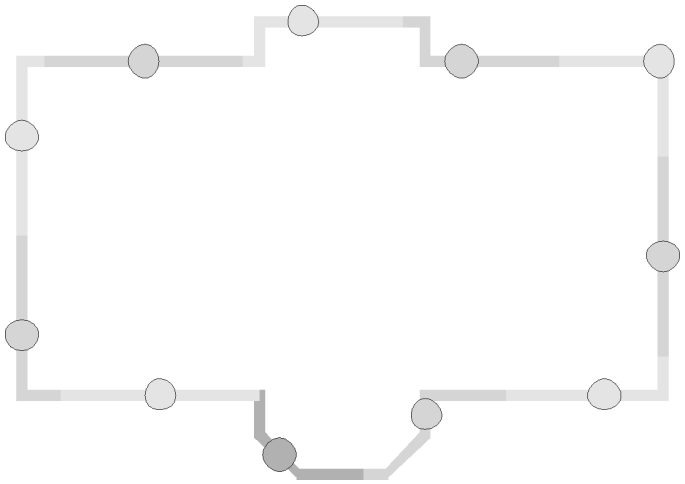
e) Apenas no caso dos edifícios em que a dimensão dos pisos indicie um único fogo por piso se utiliza diretamente o nível de ruído na fachada mais exposta no tratamento estatístico e em associação com o número de habitantes.

▼**M2**

CASO 2

Figura b

Exemplo da localização dos recetores num edifício pelo processo descrito para o CASO 2



a) Consideram-se as fachadas separadamente ou subdividem-se de cinco em cinco metros a partir do ponto inicial, localizando-se um ponto de receção a meio de cada fachada ou segmento de 5 m.

b) Localiza-se um ponto de receção no ponto médio da secção restante.

c) Pondera-se o número de habitantes associado a cada ponto de receção em função do comprimento da fachada representada, de modo que o somatório correspondente a todos os pontos de receção represente o número total de habitantes.

d) Apenas no caso dos edifícios em que a dimensão dos pisos indicie um único fogo por piso se utiliza diretamente o nível de ruído na fachada mais exposta no tratamento estatístico e em associação com o número de habitantes.

3. DADOS NECESSÁRIOS

Os dados a utilizar em associação com os métodos acima descritos figuram nos apêndices F a I.

Nos casos em que os dados constantes dos apêndices F a I não sejam aplicáveis ou gerem desvios do valor verdadeiro que não preencham as condições apresentadas nos pontos 2.1.2 e 2.6.2, podem utilizar-se outros valores, desde que esses valores e a metodologia utilizada para os obter sejam suficientemente documentados, incluindo no tocante à demonstração da adequação dos mesmos. Essas informações devem ser públicas.

4. MÉTODOS DE MEDIÇÃO

Nos casos em que, por alguma razão, se realizem medições, estas devem efetuar-se de acordo com os princípios orientadores das medições de valores médios de longa duração enunciados nas normas ISO 1996--1:2003, ISO 1996-2:2007 ou, para o ruído gerado pelas aeronaves, ISO 20906:2009.

▼M2

Apêndice A

Dados necessários

O ponto 2.7.6 do texto principal indica, em termos gerais, que dados dos aeroportos e das operações aeroportuárias são necessários para calcular curvas de ruído em cada caso concreto. Os quadros seguintes contêm dados exemplificativos correspondentes a um aeroporto hipotético. O formato específico dos dados depende, normalmente, dos requisitos e necessidades do modelo de ruído concreto e do cenário em estudo.

Nota: Recomenda-se que as informações geográficas (pontos de referência etc.) sejam indicadas em coordenadas cartesianas. A escolha do sistema de coordenadas depende, em geral, das cartas disponíveis.

A1 DADOS AEROPORTUÁRIOS GERAIS

Designação do aeroporto	Aeroporto hipotético	
Sistema de coordenadas	UTM, Zona 15, *Datum* WGS-84	
Ponto de referência do aeroporto (PRA)	3 600 000 m E Ponto médio da pista 09L-27R	6 300 000 m N
Altitude do PRA	120 m /	
Temperatura média do ar no PRA (*)	12,0 °C	
Humidade relativa média no PRA (*)	60 %	
Direção e velocidade médias do vento (*)	5 kt	270°
Fonte dos dados topográficos	Desconhecida	
(*) A repetir para cada período em estudo (período do dia, estação do ano etc.).		

A2 DESCRIÇÃO DA PISTA

Designação da pista	09L	
Início da pista	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Final da pista	3 603 000 m E	6 302 000 m N
Início da rolagem para descolagem	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Cabeceira da pista de aterragem	3 599 700 m E	6 302 000 m N
Altitude do início da pista	110 m	
Declive média da pista	0,001	

Pode repetir-se a descrição da pista para as cabeceiras desviadas ou estas podem ser descritas no item relativo à rota no solo.

▼M2

A3 DADOS DA ROTA NO SOLO

Na falta de dados de radar, a descrição de uma rota no solo carece das seguintes informações:

N.º da rota				001	
Designação da rota				Dep 01 – 09L	
Pista de proveniência				09L	
Tipo de rota				Partida	
Desvio em relação ao início da rolagem				0 m	
Número de sub-rotas:				7	
Descrição da rota central					
N.º do segmento	Retilíneo [m]	Em curva			Desvio-padrão da dispersão lateral no final do segmento [m]
		E/D	Variação de rota [º]	Raio [m]	
1	10 000				2 000
3		D	90,00	3 000	2 500
4	20 000				3 000

N.º da rota				002	
Designação da rota				App 01 – 09L – Disp 300	
Pista de proveniência				09L	
Tipo de rota				Aproximação	
Desvio em relação à cabeceira da pista de aterragem				300 m	
Número de sub-rotas:				1	
Descrição da rota central					
N.º do segmento	Retilíneo [m]	Em curva			Desvio-padrão da dispersão lateral no final do segmento [m]
		E/D	Variação de rota [º]	Raio [m]	
1	30 000				0
Informação relativa à rota de aproximação					
Ângulo de planeio nas rotas de aproximação				2,7°	
Altitude de voo na interceção com a rampa de planeio				4 000 ft	

▼M2

A4 TRÁFEGO AÉREO

Período de referência	366 d (1-1-2014 a 31-12-2014)	= 8 748 h
Período I do dia	Das 7 h às 19 h	= 12 h
Período II do dia	Das 19 h às 23 h	= 4 h
Período III do dia	Das 23 h às 7 h	= 8 h

QUADRO DESCRITIVO DO TRÁFEGO AÉREO – MOVIMENTOS POR ROTA			
N.° da rota no solo		001	
Designação da rota		Dep 01 – 09L	
Designação das aeronaves	**Movimentos durante o período indicado**		
	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
N.° da rota no solo		002	
Designação da rota		Dep 01 – 09L – Disp 300	
Designação das aeronaves	**Movimentos durante o período indicado**		
	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 QUADRO DE DADOS RELATIVOS AOS PROCEDIMENTOS DE VOO

Exemplo de aeronave do capítulo 3: Boeing 727-200. Utilização de dados de radar de acordo com as orientações constantes do ponto 2.7.9 do texto principal.

Designação da aeronave	B727C3
Identificador NPD da base de dados ANP	JT8E5
N.° de motores	3
Modo de operação	Partida
Massa real da aeronave [t]	71,5
Vento frontal [m/s]	5
Temperatura (°C)	20
Elevação do aeroporto [m]	83

Número do segmento	Distância ao ponto de referência (1) [m]	Altura [m]	Velocidade em relação ao solo [m/s]	Potência dos motores (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) O ponto de referência é o início da rolagem para descolagem, no caso das partidas, e a cabeceira da pista de aterragem, no caso das aproximações.
(2) Unidades correspondentes às da base de dados ANP.

▼M2

Exemplo de um perfil de procedimentos de voo baseado em dados de características das aeronaves constantes da base ANP:

Designação da aeronave na base de dados ANP	B727C3
Identificador NPD da base de dados ANP	JT8E5
N.° de motores	3
Modo de operação	Partida
Massa real da aeronave [t]	71,5
Vento frontal [m/s]	5
Temperatura (°C)	15
Elevação do aeroporto [m]	100

Número do segmento	Modo	Objetivo	*Flaps*	Potência dos motores
1	Descolagem		5	Descolagem
2	Subida inicial	altitude de 1 500 ft	5	Descolagem
3	Recolha dos *flaps*	210 kt (velocidade indicada, IAS) Velocidade ascensional (ROC) de 750 ft/min	0	Subida à potência máxima
4	Aceleração	250 kt (velocidade indicada, IAS) Velocidade ascensional (ROC) de 1 500 ft/min	0	Subida à potência máxima
5	Subida	10 000 ft	0	Subida à potência máxima

▼M2

Apêndice B

Cálculos do desempenho em voo

Termos e símbolos

Os termos e símbolos utilizados neste apêndice são coerentes com os utilizados convencionalmente pelos técnicos de desempenho dos aviões. Explicam-se brevemente a seguir alguns termos fundamentais, para esclarecimento dos utilizadores não familiarizados com os mesmos. A fim de minimizar as discrepâncias com o texto principal do método, os símbolos utilizados no apêndice B são, na sua maior parte, definidos separadamente neste apêndice. Às quantidades também referidas no texto principal do método são atribuídos símbolos comuns, sendo indicados com um asterisco (*) aqueles (em pequeno número) cuja utilização é diferente neste anexo. Há uma certa justaposição de unidades dos EUA e do Sistema Internacional, o que novamente se destina a respeitar as convenções familiares aos utilizadores das diversas disciplinas.

Termos

Força propulsora líquida corrigida	A força propulsora líquida é a força de propulsão exercida por um motor sobre a estrutura de uma aeronave. A um dado regime de motor (por exemplo, *EPR* ou N_1), esta força diminui à medida que, com o aumento de altitude, a densidade do ar diminui; a força propulsora líquida corrigida é a força propulsora ao nível do mar.
Força propulsora nominal	A vida útil de um motor de aeronave depende muito das temperaturas de funcionamento dos componentes do motor. Quanto maior for a potência ou a força propulsora geradas, maiores serão as temperaturas e mais curta será a vida útil. Para equilibrar as exigências de desempenho e de vida útil, são impostos aos motores com limitação de regime («*flat rated engines*») *forças propulsoras nominais* para a descolagem, a subida e o cruzeiro, que definem os regimes de motor máximos normais em cada um desses casos.
Limiar («*break point*»)	Ver «limitação de regime» («*flat rating*»).
Limitação de regime («*flat rating*»)	Para temperaturas máximas específicas dos componentes do motor, a força propulsora de um motor diminui à medida que a temperatura ambiente aumenta – e vice-versa. Significa isto que existe uma temperatura crítica do ar acima da qual

▼M2

	não é possível obter a *força propulsora nominal*. No caso da maior parte dos motores modernos, designa-se esta temperatura por «temperatura de limitação de regime» («*flat rated temperature*»), dado que, a temperaturas do ar inferiores, se limita automaticamente a força propulsora à força propulsora nominal, a fim de maximizar a vida útil dos motores. A força propulsora diminui sempre a temperaturas acima da temperatura de limitação de regime – a qual também é designada por «limiar de temperatura» («*break point temperature*») ou «temperatura-limite» («*break temperature*»).
Parâmetro de regulação da força propulsora	O piloto não pode selecionar uma determinada força propulsora do motor. Em vez disso, escolhe uma regulação adequada deste parâmetro, que é mostrado na cabina de pilotagem. Normalmente, trata-se da razão de pressões do motor (*EPR*) ou da velocidade de rotação do rotor (ou ventilador) de baixa pressão (N_1).
Velocidade	Grandeza do vetor de velocidade da aeronave (relativamente ao sistema de coordenadas do aeroporto).
Velocidade em relação ao ar calibrada	(Também designada por velocidade em relação ao ar equivalente ou indicada.) Velocidade da aeronave em relação ao ar, indicada por um instrumento calibrado da aeronave. Sendo conhecida a densidade do ar, pode calcular-se a partir da velocidade calibrada a velocidade real em relação ao ar, que normalmente é superior.

Símbolos

As quantidades são adimensionais, a menos que se indique o contrário. Os símbolos e abreviaturas não indicados a seguir, utilizados pontualmente no texto, são definidos quando ocorrem. Os índices 1 e 2 indicam, respetivamente, as condições no início e no final de um segmento. A sobreposição de uma barra indica valores médios do segmento, isto é, a média dos valores inicial e final.

a	Aceleração média (ft/s^2);
a_{max}	Aceleração máxima disponível (ft/s^2);
A, B, C, D	Coeficientes dos *flaps*;
E, F, $G_{A,B}$, H	Coeficientes da força propulsora do motor;
F_n	Força propulsora líquida por motor (lbf);
F_n/δ	Força propulsora líquida corrigida por motor (lbf);
G	Gradiente de subida;
G′	Gradiente de subida com perda de um motor;
G_R	Gradiente médio da pista (um valor positivo corresponde a uma subida);
g	Aceleração da gravidade (ft/s^2);
ISA	Atmosfera padrão internacional;
N*	Número de motores que exercem força propulsora;
R	Razão entre o arrasto e a sustentação, C_D/C_L;
ROC	Velocidade ascensional no segmento (ft/min);
s	Distância percorrida no solo ao longo da rota no solo (ft);
s_{TO8}	Distância de descolagem com vento frontal de 8 nós (ft);

▼M2

s_{TOG}	Distância de descolagem corrigida em função de w e G_R (ft);
s_{TOw}	Distância de descolagem com vento frontal de velocidade w (ft);
T	Temperatura do ar (°C);
T_B	Limiar de temperatura (°C);
V	Velocidade em relação ao solo (kt);
V_C	Velocidade em relação ao ar calibrada (kt);
V_T	Velocidade real em relação ao ar (kt);
W	Peso da aeronave (lb);
w	Velocidade do vento frontal (kt);
Δs	Projeção na rota no solo do comprimento do segmento, sem vento (ft);
Δs_w	Projeção na rota no solo do comprimento do segmento, corrigida em função do vento frontal (ft);
δ	p/p_o, razão entre a pressão atmosférica ambiente à altitude da aeronave e a pressão atmosférica normalizada ao nível médio das águas do mar: p_o = 101,325 kPa (ou 1 013,25 mb);
ε	Ângulo de pranchamento (radianos);
γ	Ângulo de subida/descida (radianos);
θ	razão $(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ entre a temperatura do ar à altitude da aeronave e a temperatura normalizada do ar ao nível médio das águas do mar: T_0 = 15,0 °C;
σ *	ρ/ρ_0, razão entre a densidade do ar em altitude e a densidade do ar ao nível médio das águas do mar (igualmente $\sigma = \delta/\theta$).

B1 INTRODUÇÃO

Síntese da trajetória de voo

Em linhas gerais, este apêndice recomenda procedimentos de cálculo de perfis de voo de aeronaves, com base em determinados parâmetros aerodinâmicos e dos motores, no peso da aeronave, nas condições atmosféricas, na rota no solo e nos procedimentos operacionais (configuração de voo, regulação de potência, velocidade de progressão, velocidade vertical etc.). Os procedimentos operacionais são descritos por uma série de *ações de pilotagem*, que definem como se voa segundo o perfil correspondente.

O perfil de voo de descolagem ou de aproximação é representado por uma série de segmentos retilíneos cujas extremidades se designam por *pontos de perfil*. Calcula-se recorrendo a equações aerodinâmicas e de força propulsora que contêm numerosos coeficientes e constantes, os quais têm de estar disponíveis para a combinação de estrutura de aeronave e motor em causa. Este processo de cálculo é referido no texto como o processo de *síntese* da trajetória de voo.

Com exceção dos parâmetros de desempenho da aeronave, que podem ser obtidos na base de dados ANP, essas equações necessitam da especificação 1) do peso total da aeronave, 2) do número de motores, 3) da temperatura do ar, 4) da elevação da pista e 5) das ações de pilotagem (expressas em termos de regulação de potência, de ângulo de deflexão dos *flaps*, de velocidade em relação ao ar e,

▼M2

durante a aceleração, do valor médio da velocidade ascensional ou de descida) correspondentes a cada segmento da descolagem ou da aproximação. Classifica-se, em seguida, cada segmento como rolagem, descolagem ou aterragem, subida a velocidade constante, redução de potência, subida em aceleração, com ou sem recolha dos *flaps*, descida, com ou sem desaceleração e/ou extensão dos *flaps*, ou aproximação final para aterragem. Constrói-se o perfil de voo passo a passo, considerando os parâmetros iniciais de cada segmento iguais aos parâmetros finais do segmento anterior.

Os parâmetros de desempenho aerodinâmico constantes da base de dados ANP visam proporcionar representações razoavelmente exatas das trajetórias de voo reais das aeronaves nas condições de referência especificadas (ver o **ponto 2.7.6 do texto principal**). Porém, os parâmetros aerodinâmicos e os coeficientes dos motores revelaram-se adequados para temperaturas do ar até 43 °C, altitudes de aeroportos até 4 000 pés e toda a gama de pesos especificada na base de dados ANP. Por conseguinte, as equações podem ser utilizadas para calcular trajetórias de voo noutras condições, isto é, peso da aeronave, velocidade do vento, temperatura do ar e elevação da pista (pressão atmosférica) diferentes dos valores de referência, em geral com exatidão suficiente para calcular as curvas dos níveis sonoros médios em volta dos aeroportos.

A **secção B-4** explica de que modo se têm em conta, no caso das partidas, os efeitos do voo em curva. Pode assim ter-se em conta o ângulo de pranchamento no cálculo dos efeitos da diretividade lateral (efeitos da implantação). Por outro lado, nas viragens, os gradientes de subida normalmente decrescem, em função do raio da curva e da velocidade do avião. (Os efeitos das viragens durante a aproximação para aterragem são mais complexos e ainda não são abrangidos. Porém, raramente influenciam de modo significativo as curvas de ruído.)

As **secções B-5** a **B-9** descrevem a metodologia recomendada para gerar perfis de voo de partida a partir dos coeficientes da base de dados ANP e das ações de pilotagem.

As **secções B-10** e **B-11** descrevem a metodologia utilizada para gerar perfis de voo de aproximação a partir dos coeficientes da base de dados ANP e dos procedimentos de voo.

A **secção B-12** apresenta exemplos concretos dos cálculos.

Apresentam-se séries distintas de equações para determinar a força propulsora líquida gerada pelos motores de reação e pelos motores a hélice. A menos que se indique o contrário, as equações relativas ao desempenho aerodinâmico das aeronaves aplicam-se indistintamente aos aparelhos com motores de reação e aos aparelhos com motores a hélice.

Os símbolos matemáticos utilizados foram definidos no início deste apêndice e/ou são-no quando da primeira ocorrência no texto. Em todas as equações, é evidente que as unidades dos coeficientes e constantes têm de ser coerentes com as unidades dos parâmetros e variáveis correspondentes. Por razões de coerência com a base de dados ANP, seguem-se neste apêndice as convenções da engenharia do desempenho de aeronaves: distâncias e alturas em pés (ft), velocidades em nós (kt), massas em libras (lb), forças em libras-força (força propulsora líquida corrigida para temperaturas elevadas) e assim por diante; no entanto, algumas unidades de medida (por exemplo as relativas à atmosfera) são as do Sistema Internacional. Ao adaptarem as equações às suas necessidades, os construtores de modelos que utilizem outros sistemas de unidades devem ter o maior cuidado na aplicação de fatores de conversão adequados.

▼M2

Análise da trajetória de voo

Em algumas aplicações de modelos, as informações relativas à trajetória de voo surgem, não como ações de pilotagem, mas como coordenadas de posição e tempo, normalmente determinadas por análise de dados de radar. Este assunto é tratado no **ponto 2.7.7** do texto principal. Nesse caso, as equações apresentadas neste apêndice são utilizadas «em sentido contrário»: determinam-se os parâmetros da força propulsora dos motores a partir do movimento da aeronave e não o contrário. Em geral, depois de extraídos valores médios dos dados da trajetória de voo e de reduzidos esses valores à forma de segmentos, cada um dos quais classificado em termos de subida ou descida, de aceleração ou desaceleração e de variações de força propulsora e posição dos *flaps*, este processo é relativamente simples em comparação com a síntese, que, muitas vezes, implica processos iterativos.

B2 FORÇA PROPULSORA DOS MOTORES

A força de propulsão gerada por cada motor é uma das cinco quantidades que é necessário definir no final de cada segmento da trajetória de voo (as outras são a altura, a velocidade, a regulação de potência e o ângulo de pranchamento). A força propulsora líquida representa a componente da força propulsora bruta dos motores disponível para propulsão. Para os cálculos aerodinâmicos e acústicos, a força propulsora líquida reporta-se à pressão atmosférica normal ao nível médio das águas do mar. Trata-se da *força propulsora líquida corrigida*, F_n/δ.

Corresponde à força propulsora líquida disponível quando a aeronave opera a uma determinada *força propulsora nominal* ou à força propulsora líquida resultante da regulação do *parâmetro de regulação da força propulsora* num valor determinado. No caso dos motores dos tipos turborreator e turboventilador em funcionamento a uma determinada potência nominal, a força propulsora líquida corrigida é dada pela seguinte equação:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T \qquad \text{(B-1)}$$

em que:

F_n é a força propulsora líquida por motor (lbf);

δ é a razão entre a pressão atmosférica ambiente à altitude da aeronave e a pressão atmosférica normal ao nível médio das águas do mar, isto é, 101,325 kPa (ou 1 013,25 mb) [ref.[a] 1];

F_n/δ é a força propulsora líquida corrigida por motor (lbf);

V_C é a velocidade em relação ao ar calibrada (kt);

T é a temperatura ambiente do ar no qual a aeronave opera (°C);

E, F, G_A, G_B, H são constantes ou coeficientes da força propulsora do motor para temperaturas inferiores à temperatura de limitação de regime do motor e correspondem à força propulsora nominal utilizada (no segmento em causa da trajetória de descolagem/ /subida ou aproximação) (lb.s/ft, lb/ft, lb/ft^2, lb/°C); podem ser obtidos da base de dados ANP.

A base de dados ANP também contém dados que permitem calcular forças propulsoras não-nominais em função de um parâmetro de regulação da força propulsora. Alguns construtores de aviões definem este parâmetro como sendo a razão de pressões do motor, *EPR*, outros como sendo a velocidade de rotação do rotor de baixa pressão ou a velocidade da ventoinha, N_1. Quando se trata do parâmetro *EPR*, a equação B-1 é substituída pela seguinte:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_1 \cdot EPR + K_2 \cdot EPR^2 \qquad \text{(B-2)}$$

em que K_1 e K_2 são coeficientes, extraídos da base de dados ANP, que relacionam a força propulsora líquida corrigida e a razão de pressões do motor na vizinhança da razão de pressões em causa, para o número Mach da aeronave especificado.

▼**M2**

Se o parâmetro utilizado pelos pilotos para regular a força propulsora for a velocidade de rotação do motor, N_1, a equação geral da força propulsora passa a ter a seguinte forma:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_3 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right) + K_4 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right)^2 \quad \text{(B-3)}$$

em que:

N_1 é a velocidade de rotação do compressor (ou ventoinha) de baixa pressão e dos estágios da turbina do motor (%);

q é a razão (T + 273)/288,15 entre a temperatura total absoluta na admissão de ar do motor e a temperatura normal absoluta do ar ao nível médio das águas do mar [ref.[a] 1];

$\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}$ é velocidade de rotação do rotor de baixa pressão corrigida (%); e

K_3, K_4 são constantes determinadas a partir de dados do motor instalado que abrangem as velocidades N_1 em estudo.

Refira-se que, para uma determinada aeronave, os valores de *E, F, G_A, G_B* e *H* nas equações B-2 e B-3 podem ser diferentes dos valores correspondentes na equação B-1.

Nem todos os termos da equação serão sempre significativos. Por exemplo, no caso dos motores com limitação de regime em funcionamento a temperaturas do ar inferiores ao limiar (30 °C é uma temperatura representativa), o termo de temperatura pode não ser necessário. No caso dos motores sem limitação de regime, é necessário ter em conta a temperatura ambiente ao definir uma força propulsora nominal. Acima da temperatura de limitação de regime do motor, é necessário utilizar uma série diferente de coeficientes de força propulsora nominal do motor – *E, F, G_A, G_B* e *$H)_{high}$* – para determinar o nível de força propulsora disponível. A prática normal consiste então em calcular F_n/d utilizando os coeficientes para baixas temperaturas e os coeficientes para altas temperaturas e em utilizar o nível de força propulsora mais elevado para temperaturas *abaixo* da temperatura de limitação de regime e o nível de força propulsora mais baixo para temperaturas *acima* da temperatura de limitação de regime.

Quando apenas se dispõe de coeficientes de força propulsora para baixas temperaturas, pode utilizar-se a seguinte relação:

$$(F_n/\delta)_{high} = F \cdot V_C + (E + H \cdot T_B)\cdot(1 - 0{,}006 \cdot T)/(1 - 0{,}006 \cdot T_B) \quad \text{(B-4)}$$

em que:

$(F_n/\delta)_{high}$ é a força propulsora líquida corrigida para temperaturas elevadas (lbf);

T_B é o limiar de temperatura (na falta de um valor definitivo, considera-se um valor predefinido de 30 °C).

A base de dados ANP fornece valores dos coeficientes e constantes das equações B-1 a B-4.

No caso das aeronaves a hélice, obtém-se a força propulsora líquida corrigida por motor a partir de gráficos ou calcula-se a mesma pela seguinte equação:

$$F_n/\delta = (326 \cdot \eta \cdot P_p/V_T)/\delta \quad \text{(B-5)}$$

em que:

η é a eficiência da hélice correspondente à implantação específica desta e uma função da velocidade de rotação da hélice e da velocidade de voo do avião;

V_T é a velocidade real em relação ao ar (kt);

P_p é a potência propulsora líquida correspondente a condições de voo determinadas, por exemplo potência máxima de descolagem ou potência máxima de subida (hp).

▼M2

A base de dados ANP fornece valores dos parâmetros da equação B-5 para regulações de força propulsora máxima na descolagem e na subida.

A velocidade real em relação ao ar, V_T, estima-se a partir da velocidade em relação ao ar calibrada, V_C, utilizando a seguinte relação:

$$V_T = V_C/\sqrt{\sigma} \qquad \text{(B-6)}$$

em que σ é a razão entre a densidade do ar à altitude da aeronave e a densidade do ar ao nível médio das águas do mar.

Orientações relativas às operações de descolagem com força propulsora reduzida

É frequente o peso das aeronaves à descolagem ser inferior ao máximo autorizado e/ou o comprimento disponível de pista exceder o mínimo necessário quando se utiliza a força propulsora máxima de descolagem. Nestes casos, é habitual reduzir a força propulsora dos motores para níveis inferiores ao máximo, a fim de prolongar a vida útil dos motores e, por vezes, para reduzir o ruído. A força propulsora dos motores só pode ser reduzida para níveis que mantenham a margem de segurança definida. O processo de cálculo utilizado pelos operadores de linhas aéreas para determinar a redução de força propulsora é regulamentado em conformidade: é um processo complexo que tem em conta numerosos fatores, nomeadamente o peso à descolagem, a temperatura do ar ambiente, as extensões declaradas da pista, a elevação da pista e os critérios de ausência de obstáculos da pista. Por conseguinte, a redução de força propulsora varia de voo para voo.

Uma vez que as operações que decorrem com força propulsora reduzida podem ter efeitos profundos nas curvas de ruído associadas às partidas, os construtores de modelos devem tê-las devidamente em conta e, tendo em vista a obtenção de resultados o mais rigorosos possível, procurar obter aconselhamento prático dos operadores.

Se não for possível obter esse aconselhamento, continua a ser recomendável ter essas operações em conta por outros meios. Na prática, não é possível reproduzir, para efeitos de modelos de ruído, os cálculos efetuados pelos operadores nem esses cálculos seriam consentâneos com as aproximações e simplificações convencionais adotadas nos cálculos de níveis médios de ruído a longo prazo. Dão-se em seguida algumas orientações, como alternativa prática. Importa salientar que estão em curso numerosos estudos neste domínio, pelo que estas orientações podem sofrer alterações.

A análise de dados dos registadores de dados de voo das aeronaves mostrou que o nível de redução da força propulsora se correlaciona fortemente com a razão entre o peso real à descolagem e o peso à descolagem regulamentado, até um limite inferior fixo ([1]). Concretamente:

$$F_n/\delta = (F_n/\delta)_{max} \cdot W/W_{RTOW} \qquad \text{(B-7)}$$

em que $(F_n/\delta)_{max}$ é a força propulsora nominal máxima, W é o peso total real à descolagem e W_{RTOW} é o peso à descolagem regulamentado.

O peso à descolagem regulamentado é o peso máximo à descolagem que pode ser utilizado com segurança, satisfeitos os requisitos de comprimento da pista de descolagem, perda de um motor e ausência de obstáculos. Este peso depende do comprimento disponível de pista, da elevação do aeroporto, da temperatura, do vento frontal e do ângulo dos *flaps*. Estas informações podem obter-se dos operadores, normalmente com maior facilidade do que dados relativos aos níveis reais de força propulsora reduzida. Outra possibilidade, é calcular esse peso utilizando os dados constantes dos manuais de voo das aeronaves.

([1]) As autoridades responsáveis pela aeronavegabilidade estabelecem, em geral, um limite mínimo de força propulsora, frequentemente 25 % abaixo do máximo.

▼M2

Força propulsora reduzida de subida

Quando reduzem a força propulsora à descolagem, é frequente, mas não sistemático, os operadores reduzirem a força propulsora de subida a partir de um nível inferior ao máximo ([1]). Esta prática evita situações em que, no final da subida inicial com a força propulsora de descolagem, se tivesse de aumentar a potência, em vez de reduzi-la. Todavia, neste caso é mais difícil estabelecer uma base de entendimento comum. Alguns operadores utilizam níveis fixos abaixo da força propulsora máxima de subida, por vezes designados «subida 1» e «subida 2», reduzindo normalmente a força propulsora de subida em 10 % e 20 %, respetivamente, em relação ao máximo. Recomenda-se que, sempre que se reduza a força propulsora à descolagem, os níveis de força propulsora durante a subida também sejam reduzidos, de 10 %.

B3 PERFIS VERTICAIS DE TEMPERATURA DO AR, PRESSÃO ATMOSFÉRICA, DENSIDADE DO AR E VELOCIDADE DO VENTO

Para os efeitos deste documento, considera-se que a variação da temperatura, da pressão e da densidade com a altura acima do nível médio das águas do mar é a correspondente à atmosfera padrão internacional. As metodologias adiante descritas foram validadas para altitudes de aeroportos até 4 000 pés acima do nível do mar e temperaturas do ar até 43 °C (109 °F).

Embora, na realidade, a velocidade média do vento varie com a altura e ao longo do tempo, normalmente é inviável ter estas variações em conta nos modelos de curvas de ruído. Em vez disso, as equações de desempenho em voo a seguir apresentadas baseiam-se na hipótese comum de que o voo da aeronave se realiza sempre diretamente contra vento frontal (predefinido) de 8 nós, independentemente do rumo seguido (sendo que a velocidade média do vento não é tida explicitamente em conta nos cálculos de propagação sonora). Indicam-se métodos de adaptação dos resultados a outras velocidades do vento.

B4 EFEITOS DAS VIRAGENS

O restante deste apêndice explica como se calculam as propriedades necessárias dos segmentos traçados entre os pontos de perfil s, z que definem a trajetória de voo bidimensional no plano vertical acima da rota no solo. Definem-se os segmentos sequencialmente, no sentido do movimento. No final de cada segmento (ou no início da rolagem para descolagem, no caso do primeiro segmento das partidas), no qual se definem os parâmetros operacionais e a próxima ação de pilotagem, é necessário calcular o ângulo de subida e a distância percorrida pela aeronave na sua trajetória até ao ponto em que se atinge(m) a altura e/ou velocidade requerida(s).

Se a trajetória for retilínea, essa distância será coberta por um único segmento de perfil, cuja geometria pode determinar-se diretamente (embora, por vezes, com um certo grau de iteração). Porém, caso se inicie ou termine uma viragem, ou varie o raio ou a direção de viragem, antes de se atingirem as condições finais requeridas, apenas um segmento não será suficiente, porque o arrasto e a sustentação da aeronave variam com o ângulo de pranchamento. A fim de ter em conta os efeitos da viragem na subida, são necessários segmentos de perfil adicionais para traduzir a ação de pilotagem, como se explica a seguir.

O traçado da rota no solo é descrito no **ponto 2.7.13** do texto principal. Faz-se independentemente de qualquer perfil de voo da aeronave, embora tendo o cuidado de não incluir curvas que não pudessem ser percorridas em voo devido aos condicionalismos operacionais normais. Porém, como é afetado pelas viragens, o perfil de voo – altura e velocidade em função da distância percorrida na rota no solo – não pode ser determinado independentemente da rota no solo.

([1]) Ao qual a força propulsora está reduzida após a subida inicial à potência de descolagem.

▼M2

Para manter a velocidade numa curva, é necessário aumentar a sustentação aerodinâmica das asas, a fim de contrabalançar a força centrífuga e o peso da aeronave. Daí resulta um aumento do arrasto e, consequentemente, é necessária maior força propulsora. Os efeitos da viragem exprimem-se nas equações de desempenho sob a forma de funções do ângulo de pranchamento, ε, o qual, no caso de uma aeronave em voo plano que curve a velocidade constante numa trajetória de arco de círculo, é dado por:

$$\varepsilon = \tan^{-1}\left\{\frac{2{,}85 \cdot V^2}{r \cdot g}\right\} \qquad \text{(B-8)}$$

em que: V é a velocidade em relação ao solo (kt);

r é o raio de viragem (ft);

e g é a aceleração da gravidade (ft/s^2).

Considera-se que todas as curvas têm raio constante e não se têm em conta os efeitos de segunda ordem associados às trajetórias de voo não-planas. Os ângulos de pranchamento baseiam-se unicamente no raio de viragem, *ε*, da rota no solo.

Para traduzir uma ação de pilotagem, calcula-se primeiro um segmento de perfil provisório, utilizando o ângulo de pranchamento, ε, no ponto inicial – definido pela equação B-8 em função do raio, *ε*, do segmento de rota. Se o comprimento assim calculado do segmento provisório for tal que o segmento não cruza o início ou o final de nenhuma curva, confirma-se o segmento provisório e passa-se à etapa seguinte.

Porém, se o segmento provisório cruzar um ou mais inícios ou finais de curvas (pontos onde ε varia) ([1]), determinam-se por interpolação os parâmetros de voo no primeiro desses pontos (ver o ponto **2.7.13**) – parâmetros esses que, juntamente com as suas coordenadas, passam a ser considerados valores de ponto final – e trunca-se o segmento. Aplica-se em seguida, a partir desse ponto, a segunda parte da ação de pilotagem, admitindo de novo, a título provisório, que a mesma pode ser completada num único segmento com as mesmas condições finais definidas à partida, mas com o novo ponto inicial e o novo ângulo de pranchamento. Se este segundo segmento cruzar outra variação de direção/raio de viragem, será necessário um terceiro segmento – e assim por diante, até se atingirem as condições finais.

Método aproximado

É evidente que a contabilização completa dos efeitos das curvas como se referiu implicaria grande complexidade de cálculo, pois é necessário calcular separadamente o perfil de subida de cada aeronave para cada rota no solo que a mesma percorra. Porém, as variações causadas pelas viragens no perfil vertical têm, normalmente, uma influência nas curvas de ruído substancialmente menor do que as variações de ângulo de pranchamento. Por isso, alguns utilizadores do modelo podem preferir evitar maior complexidade – embora com alguma perda de rigor –, não considerando os efeitos das viragens nos perfis, mas sem negligenciar os efeitos do ângulo de pranchamento no cálculo da emissão sonora lateral (ver o ponto 2.7.19). Com esta aproximação, calculam-se uma única vez os pontos de perfil correspondentes a uma determinada operação de uma aeronave, considerando uma rota no solo retilínea (para a qual ε = 0).

B5 ROLAGEM PARA DESCOLAGEM

A força de propulsão aplicada durante a descolagem acelera o avião ao longo da pista até à descolagem se consumar. Considera-se então que a velocidade em relação ao ar calibrada se mantém constante na parte inicial da subida. Considera-se ainda que o trem de aterragem, se for retrátil, é recolhido pouco depois da descolagem.

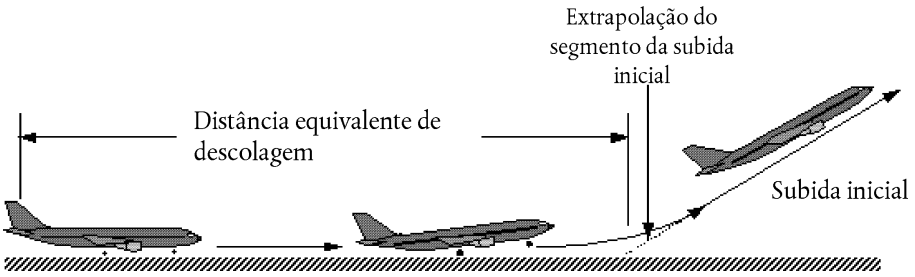
([1]) Para evitar descontinuidades nas curvas de ruído causadas por variações instantâneas de ângulo de pranchamento no encontro entre trechos de voo retilíneo e viragens, introduzem-se nos cálculos de ruído subsegmentos destinados a salvaguardar uma transição linear do ângulo de pranchamento nos 5º iniciais e finais da curva. Estes subsegmentos são desnecessários nos cálculos de desempenho: o ângulo de pranchamento é sempre dado pela equação B-8.

▼M2

Para os efeitos deste documento, considera-se uma aproximação da rolagem real para descolagem, que consiste numa distância equivalente de descolagem (contra vento frontal à velocidade predefinida de 8 nós), s_{TO8}, definida conforme se ilustra na **figura B-1** e correspondente à distância percorrida ao longo da pista entre o ponto de destravagem e o ponto no qual o prolongamento retilíneo da trajetória de voo da subida inicial com o trem de aterragem recolhido interseta a pista.

Figura B-1

Distância equivalente de descolagem



Numa pista plana, a distância equivalente de rolagem para descolagem, s_{TO8}, é determinada em pés do seguinte modo:

$$S_{TO8} = \frac{B_8 \cdot \theta \cdot (W/\delta)^2}{N \cdot (F_n/\delta)} \qquad \text{(B-9)}$$

em que:

B_8 é um coeficiente adequado para uma determinada combinação aeronave/ /deflexão dos *flaps* para as condições de referência da atmosfera-padrão internacional e um vento frontal de 8 nós (ft/lbf);

W é o peso total do avião no momento da destravagem (lbf);

N é o número de motores geradores de força propulsora.

Nota: Uma vez que a equação B-9 tem em conta a variação da força propulsora com a velocidade em relação ao ar e a elevação da pista, para uma dada aeronave o coeficiente B_8 depende apenas da deflexão dos *flaps*.

Se a velocidade do vento frontal a considerar não for a velocidade predefinida de 8 nós, corrige-se a distância de rolagem para descolagem do seguinte modo:

$$S_{TOw} = S_{TO8} \cdot \frac{(V_C - w)^2}{(V_C - 8)^2} \qquad \text{(B-10)}$$

em que:

S_{TOw} é a distância de rolagem para descolagem corrigida para a velocidade do vento frontal w (ft);

V_C é (nesta equação) a velocidade calibrada à rotação de descolagem (kt);

w é a velocidade do vento frontal (kt).

Também se corrige a distância de rolagem para descolagem em função do gradiente da pista, do seguinte modo:

$$S_{TOG} = S_{TOw} \cdot \frac{\alpha}{(\alpha - g \cdot G_R)} \qquad \text{(B-11)}$$

▼M2

em que:

S_{TOG} é a distância de rolagem para descolagem (ft) corrigida em função da velocidade do vento frontal e do gradiente da pista;

a é a aceleração média ao longo da pista, dada por $(V_C \cdot \sqrt{\sigma})^2/(2 \cdot s_{TOw})$ (ft/s^2);

G_R é o gradiente da pista (positivo se a descolagem for a subir).

B6 SUBIDA A VELOCIDADE CONSTANTE

Define-se este tipo de segmento através da velocidade da aeronave em relação ao ar calibrada, da regulação dos *flaps* e da altura e do ângulo de pranchamento no final do segmento, juntamente com a velocidade do vento frontal (predefinida em 8 nós). Como para qualquer segmento, consideram-se os parâmetros iniciais do segmento, incluindo a força propulsora líquida corrigida, iguais aos parâmetros finais do segmento anterior, sem descontinuidades (exceto de ângulo dos *flaps* e de ângulo de pranchamento, que, nestes cálculos, se permite que variem gradualmente). Começa-se por calcular as forças propulsoras líquidas no final de cada segmento, recorrendo à equação adequada da série B-1 a B-5. O ângulo médio de subida, g (ver a **figura B-1**), é então dado pela seguinte equação:

$$\gamma = \arcsin\left(K \cdot \left[N \cdot \frac{\overline{F_n/\delta}}{\overline{W/\delta}} - \frac{R}{\cos\varepsilon} \right] \right) \qquad \text{(B-12)}$$

na qual as barras sobrepostas indicam os valores a meio do segmento (média dos valores correspondentes aos pontos inicial e final, geralmente correspondente aos valores a meio do segmento) e

K é uma constante dependente da velocidade, igual a 1,01 quando $V_C \leq 200$ kt e a 0,95 nos outros casos. Esta constante dá conta dos efeitos, no gradiente de subida, da subida contra vento frontal de 8 nós, assim como da aceleração inerente às subidas com velocidade em relação ao ar calibrada constante (a velocidade real aumenta à medida que a densidade do ar diminui com a altura);

R é a razão entre o coeficiente de arrasto da aeronave e o coeficiente de sustentação desta adequado à regulação dos *flaps* em causa. Considera-se que o trem de aterragem está recolhido;

ε é o ângulo de pranchamento (radianos).

Corrige-se o ângulo de subida em função da velocidade do vento frontal, *w*, do seguinte modo:

$$\gamma_w = \gamma \cdot \frac{(V_C - 8)}{(V_C - w)} \qquad \text{(B-13)}$$

em que γ_w é o ângulo de subida médio corrigido em função da velocidade do vento frontal.

A distância, Δs, que a aeronave percorre ao longo da rota no solo ao subir, com o ângulo γ_w, de uma altitude inicial h_1 até uma altitude final h_2 é dada por:

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma_w} \qquad \text{(B-14)}$$

Regra geral, há duas fases distintas num perfil de partida nas quais a subida decorre a velocidade em relação ao ar constante. A primeira, por vezes designada por *segmento de subida inicial*, ocorre imediatamente após a descolagem e durante a mesma os requisitos de segurança exigem que a velocidade da aeronave em relação ao ar seja, no mínimo, a velocidade de descolagem de segurança. Esta velocidade está regulamentada e, em operação normal, deve ser alcançada, no máximo, 35 pés acima da pista. Todavia, é prática corrente manter uma velocidade de subida inicial ligeiramente acima da velocidade de descolagem de

▼M2

segurança, normalmente mais 10 a 20 nós, pois este procedimento tende a melhorar o gradiente de subida inicial. A segunda fase ocorre depois da recolha dos *flaps* e da aceleração inicial e é designada por *continuação da subida*.

Durante a subida inicial, a velocidade da aeronave em relação ao ar depende da regulação dos *flaps* na descolagem e do peso total do aparelho. Para calcular a velocidade de subida inicial calibrada, V_{CTO}, utiliza-se a seguinte aproximação de primeira ordem:

$$V_{CTO} = C \cdot \sqrt{\mathrm{W}} \tag{B-15}$$

na qual C é um coeficiente adequado à regulação dos *flaps*, obtido da base de dados ANP (kt/Ölbf).

Para a continuação da subida depois da aceleração, a velocidade em relação ao ar calibrada é um parâmetro a determinar pelo utilizador.

B7 REDUÇÃO DA POTÊNCIA (SEGMENTO DE TRANSIÇÃO)

A potência regulada para a descolagem é reduzida após a descolagem para prolongar a vida útil dos motores e, com frequência, para diminuir o ruído em certas zonas. A força propulsora é normalmente reduzida durante um segmento de subida a velocidade constante (**secção B6**) ou durante um segmento de aceleração (**secção B8**). Como se trata de um processo relativamente rápido, que normalmente dura 3 a 5 segundos, esta redução é traduzida no modelo acrescentando um «segmento de transição» ao segmento primário. Em geral, considera-se que corresponde a uma distância horizontal de 1 000 pés (305 m) percorrida no solo.

Redução da força propulsora

Em operações normais, reduz-se a força propulsora dos motores à regulação máxima de força propulsora de subida. Ao contrário do que se passa com a força propulsora de descolagem, pode manter-se a força propulsora de subida indefinidamente – na prática, em geral, até a aeronave atingir a altitude inicial de cruzeiro. Determina-se o nível máximo de força propulsora de subida por meio da equação B-1, utilizando os coeficientes de força propulsora máxima fornecidos pelo construtor. Todavia, para reduzir o ruído, pode ser necessária uma redução suplementar («aumentada») de força propulsora (por vezes designada em inglês por «*deep cutback*»). Por razões de segurança, a redução máxima de força propulsora está limitada a uma quantidade condicionada pelo desempenho do avião e pelo número de motores [1].

O nível mínimo de «força propulsora reduzida» é, por vezes, designado por «força propulsora reduzida com perda de um motor»:

$$(F_n/\delta)_{engine.out} = \frac{(W/\delta_2)}{(N-1)} \cdot \left[\frac{\sin(\arctan(0{,}01 \cdot G'))}{K} + \frac{R}{\cos\varepsilon}\right] \tag{B-16}$$

em que:

δ_2 é a razão de pressões à altitude h_2;

G′ é o gradiente de subida com perda de um motor, em percentagem:

= 0 % aeronaves equipadas com sistemas de restabelecimento automático da força propulsora; caso contrário:

= 1,2 % bimotores,

= 1,5 % trimotores,

= 1,7 % quadrimotores.

[1] «*Noise Abatement Procedures*», documento 8168 da ICAO, «PANS-OPS», volume 1, parte V, capítulo 3, ICAO 2004.

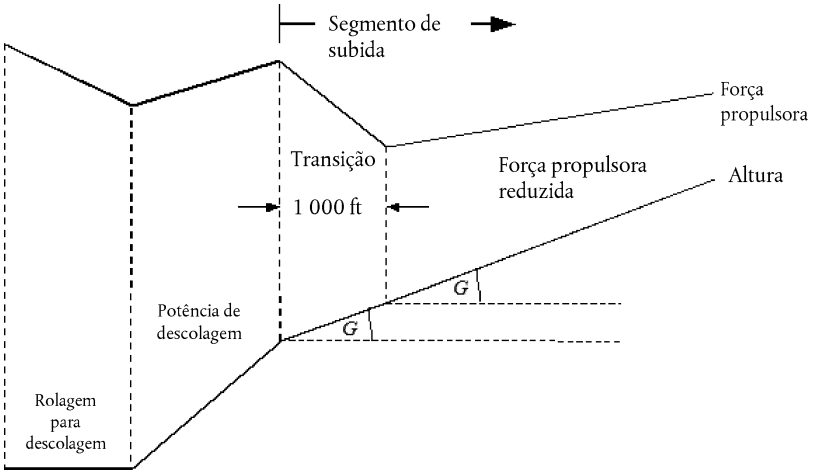
▼M2

Segmento de subida a velocidade constante com redução de força propulsora

Para calcular o gradiente do segmento de subida utiliza-se a equação B-12, sendo a força propulsora calculada pela equação B-1, utilizando os coeficientes máximos de subida, ou pela equação B-16, havendo redução de força propulsora. Em seguida, subdivide-se o segmento de subida em dois subsegmentos, ambos com o mesmo ângulo de subida. Este procedimento é ilustrado na **figura B-2**.

Figura B-2

Segmento de subida a velocidade constante com redução de força propulsora (ilustração fora de escala)



Ao primeiro subsegmento faz-se corresponder uma distância no solo de 1 000 pés (304 m), sendo que, no final dos 1 000 pés, se faz corresponder a força propulsora líquida corrigida por motor ao valor reduzido. (Se a distância horizontal original for inferior a 2 000 pés, utiliza-se metade desse segmento para reduzir a força propulsora.) A força propulsora final do segundo subsegmento também se faz corresponder à força propulsora reduzida. Portanto, no segundo subsegmento o voo decorre sob força propulsora constante.

B8 SUBIDA EM ACELERAÇÃO E RECOLHA DOS *FLAPS*

Esta fase segue-se normalmente à subida inicial. Tal como para todos os segmentos de voo, a altitude, h_1, a velocidade real em relação ao ar, V_{T1}, e a força propulsora, $(F_n/\delta)_1$, do ponto inicial são as correspondentes ao final do segmento anterior. A velocidade em relação ao ar calibrada no ponto final, V_{C2}, e a velocidade ascensional, *ROC*, média são parâmetros a determinar pelo utilizador (o ângulo de pranchamento, ε, é função da velocidade e do raio de viragem). Dado que são interdependentes, a altitude final, h_2, a velocidade real em relação ao ar final, V_{T2}, a força propulsora final, $(F_n/\delta)_2$, e o comprimento de rota no solo correspondente ao segmento, Δs, têm de ser calculados por iteração. A altitude final, h_2, é estimada inicialmente e, em seguida, é recalculada repetidamente, por meio das equações B-16 e B-17, até a diferença entre estimativas sucessivas ser inferior a uma tolerância especificada, por exemplo um pé (1 ft). Uma estimativa inicial prática é $h_2 = h_1 + 250$ ft.

Estima-se o comprimento de rota no solo correspondente ao segmento (distância percorrida na horizontal) do seguinte modo:

$$S_{seg} = 0{,}95 \cdot k^2 \cdot (V_{T2}^2 - V_{T1}^2)/2\,(\alpha_{max} - G \cdot g) \qquad \text{(B-17)}$$

▼**M2**

em que:

0,95 é um fator que dá conta do efeito do vento frontal de 8 kt numa subida à velocidade de 160 kt;

k é uma constante de conversão de nós (kt) em ft/s (1,688 ft/s por kt);

V_{T2} é a velocidade real em relação ao ar no final do segmento (kt): $V_{T2} = V_{C2}/\sqrt{\sigma_2}$

em que σ_2 é a razão de densidades do ar à altitude final h_2;

a_{max} é a aceleração máxima em voo plano (ft/s^2)

$$= g\left[N \cdot \overline{F_n/\delta}/\left(\overline{W/\delta}\right) - R/\cos\varepsilon\right]$$

G é o gradiente de subida, $\approx \dfrac{ROC}{60 \cdot k \cdot \overline{V_T}}$

em que *ROC* é a velocidade ascensional (ft/min).

Utilizando a estimativa assim obtida de Δs, volta a estimar-se a altitude final, h_2' do seguinte modo:

$$h_2' = h_1 + s \cdot G/0{,}95 \qquad \text{(B-18)}$$

Enquanto o erro $|h'_2 - h_2|$ for superior à tolerância admitida, repetem-se as etapas B-17 e B-18 utilizando os valores de altitude, h_2, velocidade real em relação ao ar, V_{T2}, e força propulsora líquida corrigida por motor, $(F_n/\delta)_2$, correspondentes ao final do segmento obtidos na última iteração. Quando o erro for inferior à tolerância admitida, dá-se por concluído o ciclo iterativo e define-se o segmento de aceleração por meio dos valores finais correspondentes ao fim do segmento.

Nota: Se, durante o processo iterativo, $(a_{max} - G \cdot g) < 0{,}02$g, a aceleração pode ser demasiado fraca para se atingir a velocidade V_{C2} pretendida numa distância razoável. Nessa eventualidade, pode limitar-se o gradiente de subida a $G = a_{max}/$g $- 0{,}02$, na realidade reduzindo a velocidade ascensional pretendida de modo a manter uma aceleração aceitável. Se $G < 0{,}01$, deve concluir-se pela inexistência de força propulsora suficiente para obter a aceleração e a velocidade ascensional especificadas. Nesse caso, dão-se os cálculos por terminados e há que rever as etapas do processo ([1]).

Corrige-se o comprimento do segmento de aceleração em função da velocidade do vento frontal, *w*, do seguinte modo:

$$\Delta S_w = \Delta_S \cdot \frac{(V_T - w)}{(V_T - 8)} \qquad \text{(B-19)}$$

Segmento de aceleração com redução de força propulsora

Incorpora-se uma redução de força propulsora num segmento de aceleração do mesmo modo que num segmento de velocidade constante: convertendo a parte inicial num segmento de transição. Calcula-se o nível da força propulsora reduzida pelo mesmo processo utilizado para a redução da força propulsora em segmentos de velocidade constante, utilizando unicamente a equação B-1. Note-se que, em geral, não é possível acelerar e subir mantendo ao mesmo tempo a força propulsora mínima com perda de um motor. Define-se uma distância no solo de 1 000 pés (305 m) para a transição de força propulsora, sendo que, no final dos 1 000 pés, se faz corresponder a força propulsora líquida corrigida por

([1]) Em qualquer dos casos, o modelo informático deve ser programado para informar o utilizador das incoerências.

▼M2

motor ao valor reduzido. Determina-se por iteração a velocidade no final desse subsegmento de 1 000 pés. (Se a distância horizontal original for inferior a 2 000 pés, utiliza-se metade desse segmento para a variação de força propulsora.) A força propulsora final do segundo subsegmento também se faz corresponder à força propulsora reduzida. Portanto, no segundo subsegmento o voo decorre sob força propulsora constante.

B9 SEGMENTOS ADICIONAIS DE SUBIDA EM ACELERAÇÃO APÓS RECOLHA DOS *FLAPS*

Se forem incluídos segmentos de aceleração adicionais na trajetória de voo ascensional, voltam a utilizar-se as equações B-12 a B-19 para calcular a distância percorrida ao longo da rota no solo, o ângulo de subida médio e o ganho de altitude correspondentes a cada segmento. Como anteriormente, a altura final do segmento é estimada por iteração.

B10 DESCIDA E DESACELERAÇÃO

No voo de aproximação, normalmente a aeronave tem de descer e de desacelerar, em preparação para o segmento de aproximação final, no qual é configurada com os *flaps* regulados para a aproximação e o trem de aterragem extraído. A mecânica de voo é idêntica à da partida. A diferença principal é que, normalmente, se conhece o perfil de altura e velocidade, sendo necessário estimar os níveis de força propulsora dos motores para cada segmento. A equação básica de equilíbrio de forças é a seguinte:

$$F_n/\delta = W \cdot \frac{R \cdot \cos\gamma + \sin\gamma + \alpha/g}{N \cdot \delta} \qquad \text{(B-20)}$$

Pode utilizar-se a equação B-20 de duas maneiras. Na primeira, podem definir-se a velocidade da aeronave no início e no final do segmento, bem como um ângulo de descida (ou a distância em segmento plano) e as altitudes inicial e final do segmento. Neste caso, pode calcular-se a desaceleração do seguinte modo:

$$\alpha = \frac{(V_2/\cos\gamma)^2 - (V_1/\cos\gamma)^2}{(2 \cdot \Delta_S/\cos\gamma)} \qquad \text{(B-21)}$$

em que Δs é a distância percorrida ao longo da rota no solo e V_1 e V_2 são as velocidades inicial e final em relação ao solo, calculadas do seguinte modo:

$$V = \frac{V_C \cdot \cos\gamma}{\sqrt{\sigma}} - w \qquad \text{(B-22)}$$

As equações B-20, B-21 e B-22 confirmam que, quando em desaceleração ao longo de uma determinada distância a uma velocidade de descida constante, um vento frontal mais forte exigirá mais força propulsora para manter a mesma desaceleração, ao passo que vento pela cauda necessitará de menos força propulsora para manter a mesma desaceleração.

Na prática, a maior parte, senão todas as desacelerações durante voos de aproximação decorrem com a força propulsora correspondente à potência mínima regulável dos motores («*idle thrust*»). Portanto, na segunda forma de aplicação da equação B-20, considera-se a força propulsora correspondente à potência mínima regulável dos motores e resolve-se a equação iterativamente, a fim de determinar 1) a desaceleração e 2) a altura no final do segmento de desaceleração – de modo análogo ao utilizado para os segmentos de aceleração da partida. Neste caso, a distância de desaceleração pode ser muito diferente com ventos frontais ou pela retaguarda, sendo por vezes necessário reduzir o ângulo de descida para obter resultados aceitáveis.

▼**M2**

Para a maior parte das aeronaves, a força propulsora correspondente à potência mínima regulável dos motores não é zero e, em muitos casos, depende da velocidade de voo. Por conseguinte, determina-se a desaceleração a partir da equação B-20 inserindo um valor de força propulsora correspondente à potência mínima regulável dos motores calculado por meio de uma equação do seguinte tipo:

$$(F_n/\delta)_{idle} = E_{idle} + F_{idle} \cdot V_C + G_{A,idle} \cdot h + G_{B,idle} \cdot h^2 + H_{idle} \cdot T \qquad \text{(B-23)}$$

em que (E_{idle}, $F_{idle,}$ $G_{A,idle}$, $G_{B,idle}$ e H_{idle}) são coeficientes de força propulsora correspondentes à potência mínima regulável do motor disponíveis na base de dados ANP.

B11 APROXIMAÇÃO PARA ATERRAGEM

A velocidade em relação ao ar calibrada de aproximação para aterragem, V_{CA}, relaciona-se com o peso total à aterragem por uma equação análoga à equação B-11:

$$V_{CA} \approx D \cdot \sqrt{W} \qquad \text{(B-24)}$$

em que o coeficiente D (kt/Ölbf) corresponde à regulação dos *flaps* para aterragem.

Calcula-se a força propulsora líquida corrigida por motor durante a descida ao longo da rampa de aproximação em planeio resolvendo a equação B-12 para o peso à aterragem, W, e uma razão entre o arrasto e a sustentação, R, adequada à regulação dos *flaps* com o trem de aterragem extraído. A regulação dos *flaps* deve ser a normalmente utilizada na realidade. Durante a aproximação para aterragem, pode considerar-se constante o ângulo, γ, da rampa de planeio. Nas aeronaves com motores de reação e nas aeronaves multimotoras a hélice, g é normalmente de – 3.° Nos monomotores a hélice, g é normalmente de – 5°.

Calcula-se o valor médio da força propulsora líquida corrigida invertendo a equação B-12 e utilizando K = 1,03 para ter em conta a desaceleração inerente ao voo em trajetória descendente, contra vento frontal de referência de 8 nós, à velocidade em relação ao ar calibrada constante dada pela equação B-24; ou seja:

$$\overline{F_n/\delta} = \frac{\overline{W/\delta}}{N} \cdot \left(R + \frac{\sin\gamma}{1{,}03} \right) \qquad \text{(B-25)}$$

Para ventos frontais de velocidade diferente de 8 nós, o valor médio da força propulsora líquida corrigida passa a ser o seguinte:

$$\left(\overline{F_n/\delta}\right)_w = \overline{F_n/\delta} + 1{,}03 \cdot \overline{W/\delta} \cdot \frac{\sin\gamma \cdot (w-8)}{N \cdot V_{CA}} \qquad \text{(B-26)}$$

A distância percorrida na horizontal é dada por:

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma} \qquad \text{(B-27)}$$

(valor positivo, pois $h_1 > h_2$ e g é negativo).

▼M2

Apêndice C

Modelos da dispersão lateral das rotas no solo

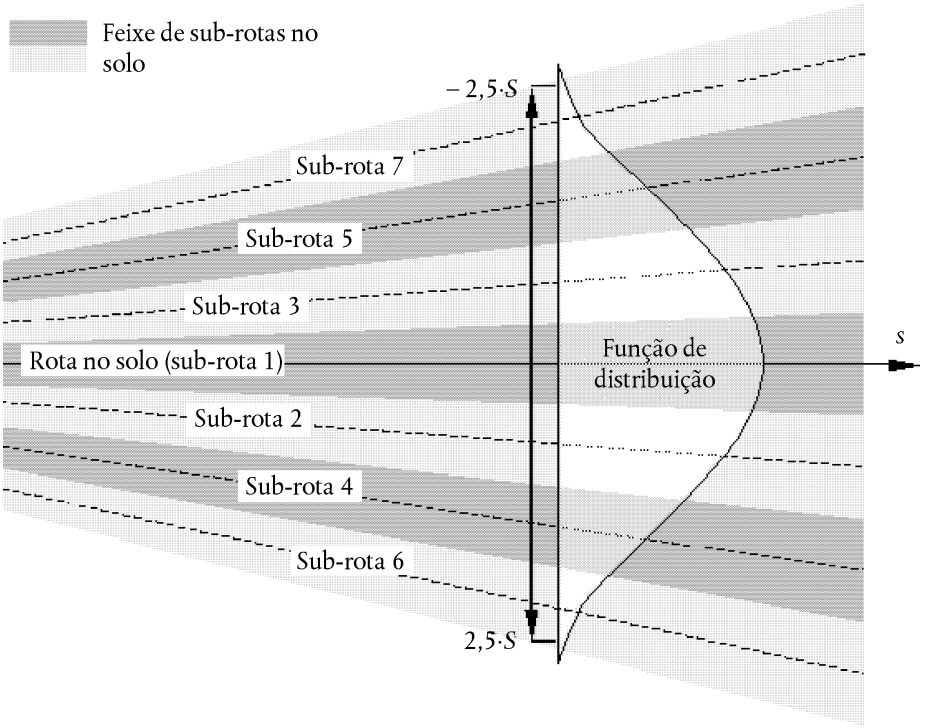
Recomenda-se que, na falta de dados de radar, se estabeleça um modelo da dispersão lateral das rotas no solo com base no pressuposto de que a dispersão das correspondentes sub-rotas perpendicularmente à rota central segue uma distribuição normal de Gauss. A experiência tem mostrado a razoabilidade desta hipótese na maior parte dos casos.

Admitindo uma distribuição de Gauss com desvio-padrão *S*, ilustrada na **figura C-1**, cerca de 98,8 % dos movimentos ocorrem numa faixa de ± 2,5 × *S* (ou seja, num feixe de largura 5 × *S*).

Figura C-1

Subdivisão de uma rota no solo em 7 sub-rotas

(A largura do feixe é de 5 vezes o desvio-padrão da dispersão da rota no solo)



Pode normalmente estabelecer-se um modelo adequado de uma distribuição de Gauss utilizando 7 sub-rotas discretas uniformemente espaçadas num feixe compreendido entre ± 2,5×*S*, conforme se ilustra na **figura C-1**.

Porém, a adequação da aproximação depende da relação entre a separação das sub-rotas e a altura das aeronaves acima do solo. Podem ocorrer situações em que seja mais adequado um número diferente de sub-rotas (rotas muito concentradas ou muito dispersas). Se o número de sub-rotas for muito reduzido, as curvas de ruído surgem com protuberâncias («*fingers*»). Os **quadros C-1** e **C--2** indicam os parâmetros para subdivisões com 5 a 13 sub-rotas. No **quadro C-1**, indica-se a localização das sub-rotas definidas em cada caso; no **quadro C-2**, a percentagem de movimentos ao longo de cada sub-rota.

▼**M2**

Quadro C-1

Localização de 5, 7, 9, 11 e 13 sub-rotas

[A largura total do feixe (que compreende 98 % dos movimentos) é 5 vezes o desvio-padrão]

Número da sub-rota	Localização das sub-rotas correspondente à subdivisão em				
	5 sub-rotas	7 sub-rotas	9 sub-rotas	11 sub-rotas	13 sub-rotas
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

Quadro C-2

Percentagem de movimentos em 5, 7, 9, 11 e 13 sub-rotas

[A largura total do feixe (que compreende 98 % dos movimentos) é 5 vezes o desvio-padrão]

Número da sub-rota	Percentagem de movimentos em cada sub-rota, correspondente à subdivisão em				
	5 sub-rotas	7 sub-rotas	9 sub-rotas	11 sub-rotas	13 sub-rotas
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

Apêndice D

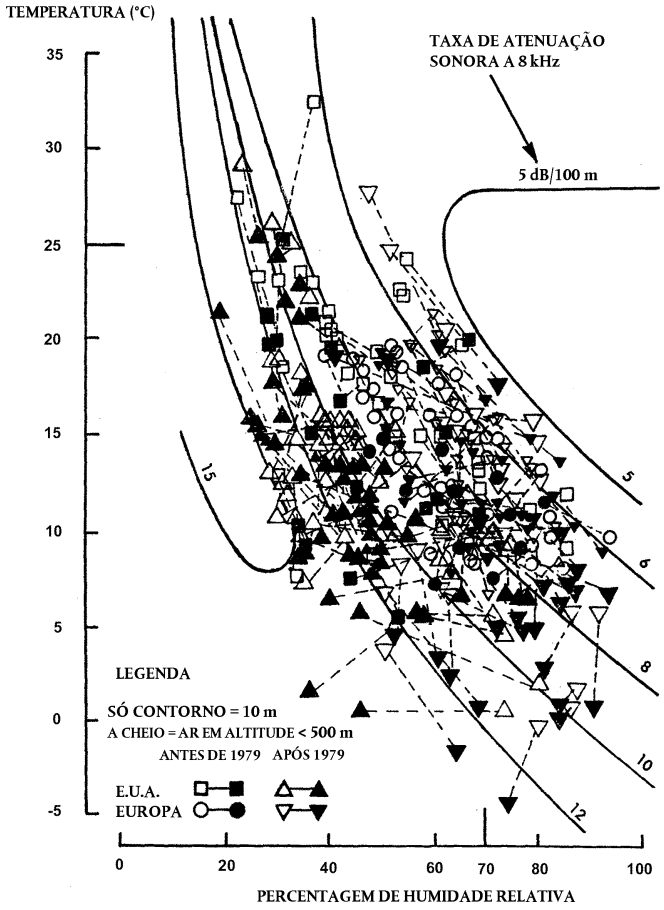
Recálculo de dados NPD para condições distintas das condições de referência

Determina-se a contribuição de cada segmento da trajetória de voo para o nível de ruído recorrendo aos dados NPD constantes da base de dados internacional ANP. Porém, importa referir que esses dados foram normalizados utilizando as taxas médias de atenuação atmosférica definidas pela SAE para a atmosfera AIR-1845. Essas taxas são médias dos valores determinados durante ensaios de certificação de aeronaves no domínio do ruído realizados na Europa e nos E.U.A. A **figura D-1** ilustra a grande amplitude de variação das condições atmosféricas (temperatura e humidade relativa) registadas nos ensaios realizados.

Figura D-1

Condições meteorológicas registadas nos ensaios de certificação no domínio do ruído

CONDIÇÕES DIURNAS REAIS REGISTADAS
DURANTE OS ENSAIOS DE CERTIFICAÇÃO



As curvas representadas na **figura D-1**, calculadas recorrendo ao modelo de atenuação atmosférica normalizada ARP 866A utilizado pelos profissionais do setor, mostram que, na gama de condições experimentais, é de esperar uma variação substancial da absorção de sons de alta frequência (8 kHz). A variação da absorção total seria, porém, bastante menor.

Uma vez que as taxas de atenuação indicadas no **quadro D-1** são médias aritméticas, não é possível associar a série completa de dados a uma determinada

▼M2

atmosfera de referência (isto é, com valores fixos de temperatura e humidade relativa). Apenas podem ser encaradas como estando associadas a uma atmosfera puramente teórica – designada por «atmosfera AIR-1845».

Quadro D-1

Taxas médias de atenuação atmosférica utilizadas para normalizar os dados NPD da base de dados ANP

Frequência central da banda de 1/3 de oitava [Hz]	Taxa de atenuação [dB/100 m]	Frequência central da banda de 1/3 de oitava [Hz]	Taxa de atenuação [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

Pode considerar-se que os coeficientes de atenuação constantes do **quadro D-1** são válidos em gamas razoáveis de temperatura e humidade. Todavia, para verificar se são necessários ajustamentos, há que utilizar o modelo ARP-866A para calcular os coeficientes médios de absorção atmosférica correspondentes aos valores médios de temperatura, *T*, e de humidade relativa, *RH*, do aeroporto. Se, após comparação dos valores calculados com os constantes do **quadro D-1**, se considerar serem necessários ajustamentos, deve utilizar-se a metodologia a seguir descrita.

A base de dados ANP fornece os seguintes dados NPD para cada regulação de potência:

— nível sonoro máximo em função da distância oblíqua, $L_{max}\ (d)$;

— nível integrado no tempo em função da distância, $L_E\ (d)$, para a velocidade de referência em relação ao ar;

— espetro sonoro de referência não-ponderado para uma distância oblíqua de 305 m (1 000 ft), $L_{n,ref}\ (d_{ref})$, em que *n* é a banda de frequências (compreendida entre 1 e 24, para bandas de 1/3 de oitava com frequência central entre 50 Hz e 10 kHz).

Todos os dados estão normalizados em relação à atmosfera AIR-1845.

O ajustamento das curvas NPD às condições *T* e *RH* especificadas pelo utilizador decorre em três etapas:

▼**M2**

1. Em primeiro lugar, corrige-se o espetro de referência para remover a atenuação atmosférica $\alpha_{n,ref}$ correspondente à atmosfera AIR-1845 da SAE:(D-1)

$$L_n(d_{ref}) = L_{n,ref}(d_{ref}) + \alpha_{n,ref} \cdot d_{ref} \quad \text{(D-1)}$$

em que $L_n\ (d_{ref})$ é o espetro não atenuado correspondente a d_{ref} = 305 m e $\alpha_{n,ref}$ é o coeficiente de absorção atmosférica correspondente à banda de frequências *n* constante do **quadro D-1** (mas expresso em dB/m).

2. Em seguida, ajusta-se o espetro corrigido a cada uma das dez distâncias-padrão NPD, d_i, utilizando num caso (i) as taxas de atenuação correspondentes à atmosfera AIR-1845 da SAE e no outro (ii) as taxas de atenuação correspondentes à atmosfera especificada pelo utilizador (com base no documento ARP-866A da SAE).

i) Caso da atmosfera AIR-1845 da SAE:

$$L_{n,ref}(d_i) = L_n(d_{ref}) - 20\lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,ref} \cdot d_i \quad \text{(D-2)}$$

ii) Caso da atmosfera especificada pelo utilizador:

$$L_{n,866A}(T,RH,d_i) = L_n(d_{ref}) - 20\lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,866A}(T,RH) \cdot d_i \quad \text{(D-3)}$$

em que $\alpha_{n,866A}$ é o coeficiente de absorção atmosférica correspondente à banda de frequências *n* (expresso em dB/m), calculado segundo o documento ARP-866A da SAE para a temperatura *T* e a humidade relativa *RH*.

3. Para cada distância NPD, d_i, aplica-se a cada espetro a ponderação A e efetua-se a correspondente soma decibélica, a fim de determinar os níveis com ponderação A resultantes, $L_{A,866A}$ e $L_{A,ref}$, que em seguida se subtraem aritmeticamente:

$$\Delta L(T,RH,d_i) = L_{A,866A} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,866A}(T,RH,d_i)-A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i)-A_n)/10} \quad \text{(D-4)}$$

O incremento ΔL é a diferença entre os valores NPD correspondentes à atmosfera especificada pelo utilizador e os valores NPD correspondentes à atmosfera de referência. É adicionado ao valor NPD da base de dados ANP, a fim de obter dados NPD ajustados.

O ajustamento com ΔL dos valores NPD de L_{max} e L_E pressupõe, na realidade, que condições atmosféricas diferentes afetam apenas o espetro de referência, não influenciando a evolução do nível em função do tempo. Esta hipótese pode considerar-se válida para as distâncias de propagação e as condições atmosféricas mais comuns.

▼M2

Apêndice E

Correção do segmento finito

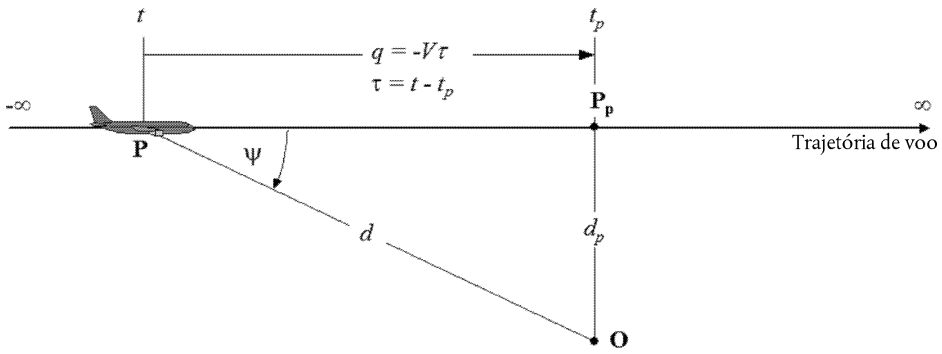
Este apêndice descreve o cálculo da correção do segmento finito e do algoritmo da fração energética conexo referidos no ponto 2.7.19.

E1 GEOMETRIA

O algoritmo de cálculo da fração energética baseia-se na irradiação sonora de uma fonte sonora dipolar a 90° à quarta potência. Esta fonte tem características direcionais que se assemelham às do som emitido pelas aeronaves de motor de reação, pelo menos na região angular que mais influencia os níveis dos acontecimentos sonoros por debaixo e para os lados da trajetória de voo.

Figura E-1

Geometria entre a trajetória de voo e a localização do observador, O



A **figura E-1** ilustra a geometria da propagação sonora entre a trajetória de voo e o local onde se encontra o observador, **O**. No ponto **P**, a aeronave voa a velocidade constante, numa atmosfera uniforme e sem vento, segundo uma trajetória retilínea plana. O ponto da trajetória mais próximo do observador é o ponto $\mathbf{P_p}$. Os parâmetros em causa são os seguintes:

d distância entre o observador e a aeronave;

d_p distância («distância oblíqua») entre o observador e a trajetória de voo, perpendicularmente a esta;

q distância entre **P** e $\mathbf{P_p} = -V \cdot \tau$;

V velocidade da aeronave;

t momento no qual a aeronave se encontra no ponto **P**;

t_p momento no qual a aeronave se encontra no ponto de aproximação máxima, $\mathbf{P_p}$;

τ tempo de voo = em relação ao tempo no ponto $\mathbf{P_p} = t - t_p$;

ψ ângulo entre a trajetória de voo e o vetor aeronave-observador.

Note-se que, dado que o tempo de voo, τ, relativamente ao ponto de aproximação máxima é negativo quando a aeronave se encontra antes do ponto de observação (como ilustrado na **figura E-1**), a distância q ao ponto de aproximação máxima é positiva nesse caso. Se a aeronave já tiver ultrapassado o observador, q passa a ter valores negativos.

▼M2

E2 ESTIMATIVA DA FRAÇÃO ENERGÉTICA

O conceito fundamental associado à fração energética traduz-se na expressão da exposição ao ruído, *E*, num ponto de observação, proveniente de um segmento $\mathbf{P_1P_2}$ da trajetória de voo (sendo $\mathbf{P_1}$ o ponto inicial e $\mathbf{P_2}$ o ponto final), através da multiplicação da exposição, E_∞, correspondente à trajetória infinita percorrida por um fator simples – o fator *fração energética*, *F*:

$$E = F \cdot E_\infty \tag{E-1}$$

Uma vez que pode exprimir-se a exposição em termos do integral no tempo do nível quadrático médio da pressão sonora (ponderada), ou seja:

$$E = const \cdot \int p^2(\tau) d\tau \tag{E-2}$$

para calcular *E*, é necessário exprimir o valor quadrático médio da pressão sonora em função dos parâmetros geométricos e operacionais conhecidos. Para uma fonte dipolar a 90°:

$$p^2 = p_p^2 \cdot \frac{d_p^2}{d^2} \cdot \sin^2\psi = p_p^2 \cdot \frac{d_p^4}{d^4} \tag{E-3}$$

em que p^2 e $p_p{}^2$ são os níveis quadráticos médios observados de pressão sonora gerados pela aeronave ao passar nos pontos **P** e $\mathbf{P_p}$.

Verificou-se que esta relação relativamente simples proporciona uma boa simulação do ruído gerado pelas aeronaves com motores de reação, mesmo se os mecanismos envolvidos são extremamente complexos. O termo $d_p{}^2/d^2$ na equação E-3 traduz apenas o mecanismo de propagação esférica aplicável a uma fonte pontual, a velocidade do som infinita e a uma atmosfera uniforme e não-dissipativa. Os outros efeitos físicos — diretividade da fonte, velocidade do som finita, absorção atmosférica, efeito de Doppler etc. — são implicitamente abrangidos pelo termo $sin^2\psi$. Este fator faz o valor quadrático médio da pressão sonora decrescer inversamente com d^4, daí a expressão «fonte à quarta potência».

Introduzindo as substituições

$$d^2 = d_p^2 + q^2 = d_p^2 + (V \cdot \tau)^2 \text{ e } \left(\frac{d}{d_p}\right)^2 = 1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2$$

pode exprimir-se o valor quadrático médio da pressão sonora em função do tempo (não considerando novamente o tempo de propagação do som):

$$p^2 = p_p^2 \cdot \left(1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2\right)^{-2} \tag{E-4}$$

Inserindo esta explicitação na equação E-2 e efetuando a substituição

$$\alpha = \frac{V \cdot \tau}{d_p} \tag{E-5}$$

pode exprimir-se do seguinte modo a exposição do observador ao som gerado pela passagem da aeronave no período $[\tau_1,\tau_2]$:

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \int_{\alpha_1}^{\alpha_2} \frac{1}{(1+\alpha^2)^2} d\alpha \tag{E-6}$$

A solução deste integral é a seguinte:

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \frac{1}{2}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right) \tag{E-7}$$

▼M2

A integração no intervalo [–∞,+∞] (isto é, em toda a trajetória de voo infinita) permite obter a seguinte expressão da exposição total, E_∞:

$$E_\infty = const \cdot \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \qquad \text{(E-8)}$$

pelo que o termo fração energética da equação E-1 é o seguinte:

$$F = \frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1\right) \qquad \text{(E-9)}$$

E3 COERÊNCIA DAS MÉTRICAS DE VALOR MÁXIMO E DE VALOR INTEGRADO NO TEMPO – DISTÂNCIA GRADUADA

Uma das consequências da utilização de um modelo dipolar simples para definir a fração energética é que este modelo implica uma determinada diferença teórica, ΔL, entre os níveis de ruído L_{max} e L_E do acontecimento. Para garantir coerência interna ao modelo das curva de ruído, essa diferença tem de ser igual à diferença dos valores determinados a partir das curvas NPD. Um problema é que os dados NPD provêm de medições reais do ruído das aeronaves, não necessariamente concordantes com uma teoria simples. A teoria precisa, portanto, que nela seja incorporado um elemento de flexibilidade. Porém, em princípio, as variáveis α_1 e α_2 são determinadas pela geometria e pela velocidade da aeronave, sem restar qualquer outro grau de liberdade. Como se explica a seguir, o recurso ao conceito de *distância graduada,* d_λ, fornece uma solução.

Pode exprimir-se do seguinte modo o nível de exposição $L_{E,\infty}$ tabelado na base de dados ANP em função de d_p, para uma velocidade de referência V_{ref}:

$$L_{E,\infty}(V_{ref}) = 10 \cdot \lg\left[\frac{\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] \qquad \text{(E-10)}$$

em que p_0 é uma pressão de referência padrão e t_{ref} é um tempo de referência (= 1 s para o nível de exposição sonora, SEL). Para a velocidade real, V, a expressão é a seguinte:

$$L_{E,\infty}(V) = L_{E,\infty}(V_{ref}) + 10 \cdot \lg\left(\frac{V_{ref}}{V}\right) \qquad \text{(E-11)}$$

Analogamente, pode exprimir-se o nível máximo do acontecimento, L_{max}, do seguinte modo:

$$L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \qquad \text{(E-12)}$$

Para a fonte dipolar, utilizando as equações E-8, E-11 e E-12 e notando que (das equações E-2 e E-8) $\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt = \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V}$, pode exprimir-se a diferença ΔL do seguinte modo:

$$\Delta L = L_{E,\infty} - L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{V}{V_{ref}} \cdot \left(\frac{\pi}{2} p_p^2 \frac{d_p}{V}\right) \cdot \frac{1}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] - 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \qquad \text{(E-13)}$$

Este resultado só pode igualar-se ao valor de ΔL determinado a partir dos dados NPD se a distância oblíqua, d_p, utilizada para calcular a fração energética for substituída por uma *distância graduada,* d_λ, dada por:

$$d_\lambda = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \qquad \text{(E-14a)}$$

ou

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10}, \text{ sendo } d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \qquad \text{(E-14b)}$$

▼**M2**

Substituindo d_p por d_l na equação E-5 e utilizando a definição $q = V\tau$ constante da **figura E-1**, podem reescrever-se os parâmetros α_1 e α_2 da equação E-9 do seguinte modo (sendo $q = q_1$ no ponto inicial e $q - \lambda = q_2$ no ponto final de um segmento de trajetória de voo de comprimento λ):

$$\alpha_1 = \frac{-q_1}{d_\lambda} \text{ e } \alpha_2 = \frac{-q_1 + \lambda}{d_\lambda} \tag{E-15}$$

A necessidade de substituir a distância oblíqua real pela distância graduada diminui a simplicidade do modelo dipolar a 90° à quarta potência. Porém, uma vez que o algoritmo de cálculo da fração energética é calibrado *in situ* utilizando dados provenientes de medições, pode considerar-se o mesmo semiempírico e não puramente teórico.

▼M2

Apêndice F

Base de dados para as fontes associadas ao tráfego rodoviário

Este apêndice contém a base de dados para a maior parte das fontes do ruído associado ao tráfego rodoviário. Destina-se a ser utilizado no cálculo do ruído gerado pelo tráfego rodoviário por aplicação do método descrito no ponto 2.2, «Ruído gerado pelo tráfego rodoviário».

Quadro F-1

Coeficientes $A_{R,i,m}$ e $B_{R,i,m}$ para o ruído de rolamento e $A_{P,i,m}$ e $B_{P,i,m}$ para o ruído de propulsão

Categoria	Coeficiente	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
1	A_R	79,7	85,7	84,5	90,2	97,3	93,9	84,1	74,3
	B_R	30	41,5	38,9	25,7	32,5	37,2	39	40
	A_P	94,5	89,2	88	85,9	84,2	86,9	83,3	76,1
	B_P	– 1,3	7,2	7,7	8	8	8	8	8
2	A_R	84	88,7	91,5	96,7	97,4	90,9	83,8	80,5
	B_R	30	35,8	32,6	23,8	30,1	36,2	38,3	40,1
	A_P	101	96,5	98,8	96,8	98,6	95,2	88,8	82,7
	B_P	– 1,9	4,7	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
3	A_R	87	91,7	94,1	100,7	100,8	94,3	87,1	82,5
	B_R	30	33,5	31,3	25,4	31,8	37,1	38,6	40,6
	A_P	104,4	100,6	101,7	101	100,1	95,9	91,3	85,3
	B_P	0	3	4,6	5	5	5	5	5
4a	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	A_P	88	87,5	89,5	93,7	96,6	98,8	93,9	88,7
	B_P	4,2	7,4	9,8	11,6	15,7	18,9	20,3	20,6
4b	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	A_P	95	97,2	92,7	92,9	94,7	93,2	90,1	86,5
	B_P	3,2	5,9	11,9	11,6	11,5	12,6	11,1	12

▼**M2**

Categoria	Coeficiente	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
5	A_R								
	B_R								
	A_P								
	B_P								

Quadro F-2

Coeficientes a_i e b_i para pneus com pregos

Categoria	Coeficiente	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

Quadro F-3

Coeficientes $C_{R,m,k}$ e $C_{P,m,k}$ para a aceleração e a desaceleração

Categoria	k	Cr	Cp
1	1 = cruzamento ou entroncamento	– 4,5	5,5
	2 = rotunda	– 4,4	3,1
2	1 = cruzamento ou entroncamento	– 4	9
	2 = rotunda	– 2,3	6,7
3	1 = cruzamento ou entroncamento	– 4	9
	2 = rotunda	– 2,3	6,7
4a	1 = cruzamento ou entroncamento	0	0
	2 = rotunda	0	0
4b	1 = cruzamento ou entroncamento	0	0
	2 = rotunda	0	0
5	1 = cruzamento ou entroncamento		
	2 = rotunda		

▼**M2**

Quadro F-4

Coeficientes $\alpha_{i,m}$ e β_m para pisos de estrada

Designação	Velocidade mínima de validade [km/h]	Velocidade máxima de validade [km/h]	Categoria	α_m (63 Hz)	α_m (125 Hz)	α_m (250 Hz)	α_m (500 Hz)	α_m (1 kHz)	α_m (2 kHz)	α_m (4 kHz)	α_m (8 kHz)	ßm
Piso de estrada de referência	—	—	1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
ZOAB (betão betuminoso muito aberto) monocamada	50	130	1	0,5	3,3	2,4	3,2	– 1,3	– 3,5	– 2,6	0,5	– 6,5
			2	0,9	1,4	1,8	– 0,4	– 5,2	– 4,6	– 3,0	– 1,4	0,2
			3	0,9	1,4	1,8	– 0,4	– 5,2	– 4,6	– 3,0	– 1,4	0,2
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
ZOAB (betão betuminoso muito aberto) bicamada	50	130	1	0,4	2,4	0,2	– 3,1	– 4,2	– 6,3	– 4,8	– 2,0	– 3,0
			2	0,4	0,2	– 0,7	– 5,4	– 6,3	– 6,3	– 4,7	– 3,7	4,7
			3	0,4	0,2	– 0,7	– 5,4	– 6,3	– 6,3	– 4,7	– 3,7	4,7
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
ZOAB (betão betuminoso muito aberto) bicamada (fino)	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**

Designação	Velocidade mínima de validade [km/h]	Velocidade máxima de validade [km/h]	Categoria	α_m (63 Hz)	α_m (125 Hz)	α_m (250 Hz)	α_m (500 Hz)	α_m (1 kHz)	α_m (2 kHz)	α_m (4 kHz)	α_m (8 kHz)	ßm
SMA-NL8	40	80	1	0,3	0,0	0,0	– 0,1	– 0,7	– 1,3	– 0,8	– 0,8	– 1,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Betão escovado	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									
Betão escovado otimizado	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									
Betão penteado fino	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									
Superfície trabalhada	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									
Elementos rígidos em espinha	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**

Designação	Velocidade mínima de validade [km/h]	Velocidade máxima de validade [km/h]	Categoria	α_m (63 Hz)	α_m (125 Hz)	α_m (250 Hz)	α_m (500 Hz)	α_m (1 kHz)	α_m (2 kHz)	α_m (4 kHz)	α_m (8 kHz)	ßm
Elementos rígidos não dispostos em espinha	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									
Elementos rígidos silenciosos	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									
Camada fina 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									
Camada fina 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

Apêndice G

Base de dados para as fontes associadas ao tráfego ferroviário

Este apêndice contém a base de dados para a maior parte das fontes do ruído associado ao tráfego ferroviário. Destina-se a ser utilizado no cálculo do ruído gerado pelo tráfego ferroviário por aplicação do método descrito no ponto 2.3, «Ruído gerado pelo tráfego ferroviário».

Quadro G-1

Coeficientes $L_{r,TR,i}$ e $L_{r,VEH,i}$ para a rugosidade dos carris e das rodas

$L_{r,VEH,i}$			
Comprimento de onda	Tipo de freio		
	c	k	n
	Freio de cepos de ferro fundido	Freio de materiais compósitos	Freio de discos
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

$L_{r,VEH,i}$

Comprimento de onda	Tipo de freio		
	c	k	n
	Freio de cepos de ferro fundido	Freio de materiais compósitos	Freio de discos
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

$L_{r,TR,i}$

Comprimento de onda	Rugosidade dos carris	
	E	M
	Norma EN ISO 3095:2013 (manutenção boa e muito liso)	Rede média (manutenção normal e liso)
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

$L_{r,TR,i}$		
Comprimento de onda	Rugosidade dos carris	
	E	M
	Norma EN ISO 3095:2013 (manutenção boa e muito liso)	Rede média (manutenção normal e liso)
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

Quadro G-2

Coeficientes $A_{3,i}$ para o filtro de contacto

$A_{3,i}$					
Comprimento de onda	Carga por eixo: 50 kN – diâmetro das rodas: 360 mm	Carga por eixo: 50 kN – diâmetro das rodas: 680 mm	Carga por eixo: 25 kN – diâmetro das rodas: 920 mm	Carga por eixo: 50 kN – diâmetro das rodas: 920 mm	Carga por eixo: 100 kN – diâmetro das rodas: 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

$A_{3,i}$					
Comprimento de onda	Carga por eixo: 50 kN – diâmetro das rodas: 360 mm	Carga por eixo: 50 kN – diâmetro das rodas: 680 mm	Carga por eixo: 25 kN – diâmetro das rodas: 920 mm	Carga por eixo: 50 kN – diâmetro das rodas: 920 mm	Carga por eixo: 100 kN – diâmetro das rodas: 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

Quadro G-3

Coeficientes $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ e $L_{H,VEH,SUP,i}$ para as funções de transferência

(Valores expressos em nível de potência sonora por eixo)

	$L_{H,TR,i}$						
Frequência	Tipo de base da via/palmilha de carril						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Travessa monobloco sobre palmilha de carril de baixa rigidez	Travessa monobloco sobre palmilha de carril de rigidez média	Travessa monobloco sobre palmilha de carril de elevada rigidez	Travessa bibloco sobre palmilha de carril de baixa rigidez	Travessa bibloco sobre palmilha de carril de rigidez média	Travessa bibloco sobre palmilha de carril de elevada rigidez	Travessas de madeira
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

$L_{H,VEH,i}$				
Frequência	Roda com 920 mm de diâmetro, nenhuma medida	Roda com 840 mm de diâmetro, nenhuma medida	Roda com 680 mm de diâmetro, nenhuma medida	Roda com 1 200 mm de diâmetro, nenhuma medida
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

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frequência	Tipo de veículo
	a
	Norma UE
50 Hz	0,0
63 Hz	0,0
80 Hz	0,0
100 Hz	0,0
125 Hz	0,0
160 Hz	0,0

▼C1

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frequência	Tipo de veículo
	a
	Norma UE
200 Hz	0,0
250 Hz	0,0
316 Hz	0,0
400 Hz	0,0
500 Hz	0,0
630 Hz	0,0
800 Hz	0,0
1 000 Hz	0,0
1 250 Hz	0,0
1 600 Hz	0,0
2 000 Hz	0,0
2 500 Hz	0,0
3 160 Hz	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
6 350 Hz	0,0
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Quadro G-4

Coeficientes $L_{R,IMPACT,i}$ para o ruído de impacto

$L_{R,IMPACT,i}$	
Comprimento de onda	Um(a) agulha/junta/cruzamento por 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

$L_{R,IMPACT,i}$	
Comprimento de onda	Um(a) agulha/junta/cruzamento por 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

Quadro G-5

Coeficientes $L_{W,0,idling}$ para o ruído de tração

(Valores expressos em nível de potência sonora por veículo)

$L_{W,0,idling}$										
Frequência	Tipo de veículo									
	d		d		d		e		e	
	Locomotiva diesel (c. 800 kW)		Locomotiva diesel (c. 2 200 kW)		Unidade múltipla diesel		Locomotiva elétrica		Unidade múltipla elétrica	
	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B
50 Hz	98,9	103,2	99,4	103,7	82,6	86,9	87,9	92,2	80,5	84,8
63 Hz	94,8	100,0	107,3	112,5	82,5	87,7	90,8	96,0	81,4	86,6

▼C1

$L_{W,0,idling}$										
Frequência	Tipo de veículo									
	d		d		d		e		e	
	Locomotiva diesel (c. 800 kW)		Locomotiva diesel (c. 2 200 kW)		Unidade múltipla diesel		Locomotiva elétrica		Unidade múltipla elétrica	
	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
316 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3
400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 160 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3

▼C1

$L_{W,0,idling}$										
Frequência	Tipo de veículo									
	d		d		d		e		e	
	Locomotiva diesel (c. 800 kW)		Locomotiva diesel (c. 2 200 kW)		Unidade múltipla diesel		Locomotiva elétrica		Unidade múltipla elétrica	
	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 350 Hz	84,1	83,4	31,4	30,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Quadro G-6

Coeficientes $L_{W,0,1}$, $L_{W,0,2}$, α_1 e α_2 para o ruído aerodinâmico

[Valores expressos em nível de potência sonora por veículo (veículos com 20 m de comprimento)]

	Ruído aerodinâmico gerado a 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Frequência	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
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

	Ruído aerodinâmico gerado a 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Frequência	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
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

Quadro G-7

Coeficientes C_{bridge} para a irradiação estrutural

C_{bridge}	
Base da via	
N	L
Pontes predominantemente de betão ou de alvenaria com qualquer tipo de via	Pontes predominantemente de aço com via balastrada
1	4

▼M2

Apêndice H

Base de dados para as fontes industriais

Este apêndice contém alguns exemplos de valores relativos a algumas fontes de ruído industrial. Destina-se a ser utilizado no cálculo do ruído industrial por aplicação do método descrito no ponto 2.4, «Ruído industrial». Uma vez que as fontes de ruído industrial são extremamente específicas de cada sítio industrial, há que obter valores adequados de bases de dados locais, nacionais ou internacionais ou por meio de medições, consoante o caso.

Quadro H-1

Coeficientes L_W, $L_{W'}$ e $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (*x, y, z*) para a potência sonora

$\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z) = 0

Exprime-se $L_{W'}$ em potência sonora por metro, para as fontes lineares, e em potência sonora por metro quadrado, para as fontes planas.

Designação	Tipo de fonte	Diretividade da fonte	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
Decapagem mecânica – exterior – com tubeira	Fonte pontual	Campo livre	108,77	110,37	112,77	107,77	104,37	98,07	97,07	86,97
Forno rotativo	Fonte linear	Campo livre	79,27	84,17	86,67	89,27	93,07	93,47	92,07	87,77
Estaleiro naval	Fonte plana	Hemisférica	67,17	69,07	74,57	62,17	63,97	66,77	70,97	68,07
Terminal de gás	Fonte plana	Hemisférica	74,17	70,07	65,57	64,17	59,97	57,77	51,97	56,07

▼**M2**

Apêndice 1

Base de dados para as fontes associadas a aeronaves — dados NPD

Este apêndice contém a base de dados para a maior parte das fontes do ruído associado a aeronaves. Destina-se a ser utilizado no cálculo do ruído gerado pelas aeronaves por aplicação do método descrito no ponto 2.6, «Ruído gerado pelas aeronaves».

Quadro 1-1

Coeficientes aerodinâmicos

ACFT_ID (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	FLAP_ID (identificador das alhetas)	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

Quadro I-2

Aeronaves

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Hélice
707	Boeing 707-120/JT3C	Reação	4	Pesado	Comercial	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Asa
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Reação	4	Pesado	Comercial	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Reação	4	Pesado	Comercial	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa
707QN	Boeing 707-320B/JT3D--7QN	Reação	4	Pesado	Comercial	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Asa
717200	Boeing 717-200/BR 715	Reação	2	Grande	Comercial	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Fuselagem
720	Boeing 720/JT3C	Reação	4	Grande	Comercial	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Asa
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Reação	4	Grande	Comercial	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Reação	3	Grande	Comercial	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Reação	3	Grande	Comercial	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Reação	3	Grande	Comercial	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Reação	3	Grande	Comercial	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Reação	3	Grande	Comercial	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Fuselagem

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Reação	3	Grande	Comercial	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727Q15	Boeing 727-200/JT8D--15QN	Reação	3	Grande	Comercial	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727Q7	Boeing 727-100/JT8D--7QN	Reação	3	Grande	Comercial	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Reação	3	Grande	Comercial	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Reação	3	Grande	Comercial	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
737	Boeing 737/JT8D-9	Reação	2	Grande	Comercial	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Asa
737300	Boeing 737-300/CFM56--3B-1	Reação	2	Grande	Comercial	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Asa
7373B2	Boeing 737-300/CFM56--3B-2	Reação	2	Grande	Comercial	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Asa
737400	Boeing 737-400/CFM56--3C-1	Reação	2	Grande	Comercial	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Asa
737500	Boeing 737-500/CFM56--3C-1	Reação	2	Grande	Comercial	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Asa
737700	Boeing 737-700/CFM56--7B24	Reação	2	Grande	Comercial	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Asa
737800	Boeing 737-800/CFM56--7B26	Reação	2	Grande	Comercial	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Asa
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Reação	2	Grande	Comercial	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Reação	2	Grande	Comercial	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Asa
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Reação	2	Grande	Comercial	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Asa
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Reação	2	Grande	Comercial	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Asa
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Reação	4	Pesado	Comercial	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Asa
74710Q	Boeing 747-100/JT9D--7QN	Reação	4	Pesado	Comercial	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Asa
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Reação	4	Pesado	Comercial	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Asa
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Reação	4	Pesado	Comercial	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Asa
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Reação	4	Pesado	Comercial	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Asa
747400	Boeing 747-400/PW4056	Reação	4	Pesado	Comercial	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Asa
7478	Boeing 747-8F/GEnx--2B67	Reação	4	Pesado	Comercial	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Asa
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Reação	4	Pesado	Comercial	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Asa
757300	Boeing 757-300/RB211--535E4B	Reação	2	Grande	Comercial	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Asa
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Reação	2	Grande	Comercial	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
757RR	Boeing 757-200/RB211--535E4	Reação	2	Grande	Comercial	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Asa
767300	Boeing 767-300/PW4060	Reação	2	Pesado	Comercial	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Asa
767400	Boeing 767-400ER/CF6--80C2B(F)	Reação	2	Pesado	Comercial	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Asa
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Reação	2	Pesado	Comercial	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Asa
767JT9	Boeing 767-200/JT9D--7R4D	Reação	2	Pesado	Comercial	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Asa
777200	Boeing 777-200/GE90--76B	Reação	2	Pesado	Comercial	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Asa
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Reação	2	Pesado	Comercial	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Asa
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90--115B-EIS	Reação	2	Pesado	Comercial	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Asa
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Reação	2	Pesado	Comercial	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Asa
A300--622R	Airbus A300-622R/ /PW4158	Reação	2	Pesado	Comercial	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Asa
A300B4--203	Airbus A300B4-200/CF6--50C2	Reação	2	Pesado	Comercial	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Asa
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Reação	2	Pesado	Comercial	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Asa
A319-131	Airbus A319-131/V2522--A5	Reação	2	Grande	Comercial	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
A320-211	Airbus A320-211/ /CFM56-5A1	Reação	2	Grande	Comercial	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Asa
A320-232	Airbus A320-232/V2527--A5	Reação	2	Grande	Comercial	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Asa
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Reação	2	Grande	Comercial	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Asa
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Reação	2	Pesado	Comercial	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Asa
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Reação	2	Pesado	Comercial	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Asa
A340-211	Airbus A340-211/ /CFM56-5C2	Reação	4	Pesado	Comercial	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Asa
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Reação	4	Pesado	Comercial	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Asa
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Reação	4	Pesado	Comercial	1 254 43-0	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Asa
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Reação	4	Pesado	Comercial	1 254 43-0	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Asa
BAC111	BAC 111/SPEY MK511--14	Reação	2	Grande	Comercial	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Reação	4	Grande	Comercial	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Asa
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Reação	4	Grande	Comercial	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ /TS10-520-L	Pistão	2	Pequeno	Aviação geral	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% da força propulsora estática máxima)	215	109	Hélice
CIT3	Cessna Citation III/ /TFE731-3-100S	Reação	2	Grande	Aviação geral	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CL600	Canadair CL-600/ /ALF502L	Reação	2	Grande	Aviação geral	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CL601	Canadair CL-601/CF34- -3A	Reação	2	Grande	Aviação geral	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% da força propulsora estática máxima)	215	109	Hélice
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Hélice
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Outro (R-PM)	215	109	Hélice
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turbo-hélice	1	Pequeno	Aviação geral	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Hélice
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Outro (R-PM)	215	109	Hélice
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbo-hélice	2	Pequeno	Comercial	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% da força propulsora estática máxima)	210	111	Hélice

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Reação	2	Grande	Aviação geral	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Reação	2	Pequeno	Comercial	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Reação	2	Pequeno	Comercial	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Fuselagem
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Reação	2	Grande	Aviação geral	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Reação	2	Pequeno	Comercial	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Fuselagem
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ /JT15D-5D	Reação	2	Pequeno	Comercial	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Fuselagem
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Reação	2	Pequeno	Comercial	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Fuselagem
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Reação	2	Pequeno	Comercial	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Fuselagem
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Reação	2	Grande	Aviação geral	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Fuselagem
CONCRD	Concorde/OLY593	Reação	4	Pesado	Comercial	400 000	245 000	10 60-0	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Asa
CRJ9-ER	Bombardier CL-600--2D15/CL-600-2D24/ /CF34-8C5	Reação	2	Grande	Comercial	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Fuselagem

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
CRJ9-LR	Bombardier CL-600--2D15/CL-600-2D24//CF34-8C5	Reação	2	Grande	Comercial	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% da força propulsora estática máxima)	214	112	Hélice
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Reação	3	Pesado	Comercial	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Asa
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Reação	3	Pesado	Comercial	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Asa
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Reação	3	Pesado	Comercial	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Asa
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Pistão	2	Grande	Comercial	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	110	Hélice
DC6	Douglas DC-6/R2800--CB17	Pistão	4	Grande	Comercial	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	110	Hélice
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Reação	4	Pesado	Comercial	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Asa
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D--3B	Reação	4	Pesado	Comercial	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Reação	4	Pesado	Comercial	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
DC870	Douglas DC-8-70/ /CFM56-2C-5	Reação	4	Pesado	Comercial	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Asa
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D--7QN	Reação	4	Pesado	Comercial	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Asa
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Reação	2	Grande	Comercial	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Reação	2	Grande	Comercial	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Reação	2	Grande	Comercial	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Reação	2	Grande	Comercial	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Reação	2	Grande	Comercial	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Reação	2	Grande	Comercial	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Reação	2	Grande	Comercial	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DHC6	De Havilland DASH 6/ /PT6A-27	Turbo-hélice	2	Pequeno	Comercial	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% da força propulsora estática máxima)	210	109	Hélice

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ /PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbo-hélice	2	Pequeno	Comercial	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% da força propulsora estática máxima)	210	109	Hélice
DHC7	De Havilland DASH 7/ /PT6A-50	Turbo-hélice	4	Grande	Comercial	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	112	Hélice
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	112	Hélice
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	112	Hélice
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331--5	CNT (lb)	216	110	Hélice
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Hélice
ECLIP-SE500	Eclipse 500/PW610F	Reação	2	Pequeno	Aviação geral	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Fuselagem
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Hélice
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Reação	2	Grande	Comercial	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Reação	2	Grande	Comercial	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Fuselagem

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
EMB170	Embraer ERJ170-100	Reação	2	Grande	Comercial	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Asa
EMB175	Embraer ERJ170-200	Reação	2	Grande	Comercial	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Asa
EMB190	Embraer ERJ190-100	Reação	2	Grande	Comercial	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Asa
EMB195	Embraer ERJ190-200	Reação	2	Grande	Comercial	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Asa
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Reação	2	Grande	Comercial	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Reação	2	Grande	Comercial	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
F28MK2	Fokker F-28-2000/ /RB183MK555	Reação	2	Grande	Comercial	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Fuselagem
F28MK4	Fokker F-28-4000/ /RB183MK555	Reação	2	Grande	Comercial	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Fuselagem
FAL20	Dassault FALCON 20/ /CF700-2D-2	Reação	2	Grande	Aviação geral	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Reação	2	Grande	Aviação geral	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Fuselagem
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Reação	2	Grande	Aviação geral	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Fuselagem
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Reação	2	Grande	Aviação geral	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
GV	Gulfstream GV/BR 710	Reação	2	Grande	Aviação geral	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Fuselagem

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ /DART MK532-2	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% da força propulsora estática máxima)	212	110	Hélice
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ /TFE731-3A	Reação	2	Grande	Aviação geral	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
L1011	Lockheed Martin L-1011/ /RB211-22B	Reação	3	Pesado	Comercial	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Asa
L10115	Lockheed Martin L-1011- -500/RB211-224B	Reação	3	Pesado	Comercial	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Asa
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbo-hélice	4	Grande	Comercial	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% da força propulsora estática máxima)	214	112	Hélice
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Reação	2	Grande	Aviação geral	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Fuselagem
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Reação	2	Grande	Aviação geral	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Reação	3	Pesado	Comercial	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Asa
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Reação	3	Pesado	Comercial	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Asa
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Reação	2	Grande	Comercial	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fuselagem
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Reação	2	Grande	Comercial	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fuselagem

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Reação	2	Grande	Comercial	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fuselagem
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Reação	2	Grande	Comercial	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Fuselagem
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Reação	2	Grande	Comercial	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Fuselagem
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Reação	2	Grande	Aviação geral	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
PA28	Piper Warrior PA-28-161/ /O-320-D3G	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Outro (R-PM)	213	113	Hélice
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Pistão	2	Pequeno	Aviação geral	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Hélice
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Pistão	2	Pequeno	Aviação geral	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Outro (R-PM)	213	109	Hélice
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turbo-hélice	2	Pequeno	Aviação geral	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Hélice
SABR80	NA Sabreliner 80	Reação	2	Grande	Aviação geral	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
SD330	Short SD3-30/PT6A- -45AR	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% da força propulsora estática máxima)	211	109	Hélice
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% da força propulsora estática máxima)	211	110	Hélice

▼**M2**

Quadro I-3

Ações de pilotagem predefinidas para a aproximação

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
1900D	DEFAULT	1	Descida	ZERO-A	6 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	2	Descida	ZERO-A	3 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	3	Descida	ZERO-A	1 500,0	146,0	3,0			
1900D	DEFAULT	4	Descida	35-A	1 000,0	118,0	3,0			
1900D	DEFAULT	5	Aterragem	35-A				57,2		
1900D	DEFAULT	6	Desaceleração			84,0			515,2	40,0
1900D	DEFAULT	7	Desaceleração			10,0			0,0	10,0
707320	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707320	DEFAULT	2	Descida	14	3 000,0	160,0	3,0			
707320	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707320	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	131,6	3,0			
707320	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				410,6		
707320	DEFAULT	6	Desaceleração			124,9			3 695,4	40,0
707320	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
707QN	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707QN	DEFAULT	2	Descida	14	3 000,0	160,0	3,0			
707QN	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707QN	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	131,6	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
707QN	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				410,6		
707QN	DEFAULT	6	Desaceleração			124,9			3 695,4	40,0
707QN	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
717200	DEFAULT	1	Descida	A_0U	6 000,0	250,0	3,0			
717200	DEFAULT	2	Descida	A_18U	3 000,0	190,0	3,0			
717200	DEFAULT	3	Descida	A_18D	1 500,0	160,0	3,0			
717200	DEFAULT	4	Descida	A_40D	1 000,0	140,0	3,0			
717200	DEFAULT	5	Aterragem	A_40D				318,6		
717200	DEFAULT	6	Desaceleração			130,0			2 867,4	40,0
717200	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	8,6
720B	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
720B	DEFAULT	2	Descida	20	3 000,0	160,0	3,0			
720B	DEFAULT	3	Descida	U-30	1 500,0	149,0	3,0			
720B	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
720B	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				419,1		
720B	DEFAULT	6	Desaceleração			131,9			3 771,9	40,0
720B	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
727100	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727100	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
727100	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	125,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
727100	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727100	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				342,6		
727100	DEFAULT	6	Desaceleração			116,8			3 083,4	40,0
727100	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
727D15	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D15	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D15	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D15	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D15	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				347,6		
727D15	DEFAULT	6	Desaceleração			140,0			3 128,4	40,0
727D15	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
727D17	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D17	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D17	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D17	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D17	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				394,6		
727D17	DEFAULT	6	Desaceleração			140,0			3 551,4	40,0
727D17	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
727EM1	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
727EM1	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM1	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727EM1	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727EM1	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				342,6		
727EM1	DEFAULT	6	Desaceleração			116,8			3 083,4	40,0
727EM1	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
727EM2	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				347,6		
727EM2	DEFAULT	6	Desaceleração			140,0			3 128,4	40,0
727EM2	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
727Q15	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				347,6		
727Q15	DEFAULT	6	Desaceleração			140,0			3 128,4	40,0
727Q15	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
727Q7	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727Q7	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727Q7	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				342,6		
727Q7	DEFAULT	6	Desaceleração			116,8			3 083,4	40,0
727Q7	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
727Q9	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	145,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	143,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				394,6		
727Q9	DEFAULT	6	Desaceleração			136,0			3 551,4	40,0
727Q9	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
727QF	DEFAULT	1	Descida	U-ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727QF	DEFAULT	2	Descida	U-05	3 000,0	160,0	3,0			
727QF	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	150,0	3,0			
727QF	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	131,0	3,0			
727QF	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				363,0		
727QF	DEFAULT	6	Desaceleração			121,0			2 686,0	40,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
727QF	DEFAULT	7	Desaceleração			60,0			0,0	10,0
737	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	170,0	3,0			
737	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				255,6		
737	DEFAULT	6	Desaceleração			124,8			2 300,4	40,0
737	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
737300	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737300	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	170,0	3,0			
737300	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
737300	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
737300	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				316,8		
737300	DEFAULT	6	Desaceleração			131,9			2 851,2	40,0
737300	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
7373B2	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	170,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
7373B2	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				316,8		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
7373B2	DEFAULT	6	Desaceleração			131,9			2 851,2	40,0
7373B2	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
737400	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737400	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	170,0	3,0			
737400	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	159,7	3,0			
737400	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	144,9	3,0			
737400	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				360,2		
737400	DEFAULT	6	Desaceleração			137,5			3 241,8	40,0
737400	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
737500	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737500	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	170,0	3,0			
737500	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	143,4	3,0			
737500	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	135,3	3,0			
737500	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				314,2		
737500	DEFAULT	6	Desaceleração			128,4			2 827,8	40,0
737500	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
737700	DEFAULT	1	Descida	T_ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737700	DEFAULT	2	Descida	T_5	3 000,0	171,0	3,0			
737700	DEFAULT	3	Descida	A_15	1 500,0	140,0	3,0			
737700	DEFAULT	4	Descida	A_40	1 000,0	133,0	3,0			
737700	DEFAULT	5	Aterragem	A_40				304,7		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
737700	DEFAULT	6	Desaceleração			116,0			2 741,9	40,0
737700	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
737D17	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737D17	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	170,0	3,0			
737D17	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737D17	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737D17	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				286,6		
737D17	DEFAULT	6	Desaceleração			130,7			2 579,4	40,0
737D17	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
737N17	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N17	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N17	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737N17	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737N17	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				286,6		
737N17	DEFAULT	6	Desaceleração			130,7			2 579,4	40,0
737N17	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
737N9	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N9	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N9	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737N9	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737N9	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				255,6		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
737N9	DEFAULT	6	Desaceleração			124,8			2 300,4	40,0
737N9	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
737QN	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737QN	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	170,0	3,0			
737QN	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737QN	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737QN	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				255,6		
737QN	DEFAULT	6	Desaceleração			124,8			2 300,4	40,0
737QN	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
74710Q	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	160,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	3	Descida	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				462,6		
74710Q	DEFAULT	6	Desaceleração			136,6			4 163,4	10,0
74710Q	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
747200	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747200	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	160,0	3,0			
747200	DEFAULT	3	Descida	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
747200	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
747200	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				462,6		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
747200	DEFAULT	6	Desaceleração			136,6			4 163,4	10,0
747200	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
74720A	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720A	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	163,7	3,0			
74720A	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	150,0	3,0			
74720A	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	143,7	3,0			
74720A	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				462,6		
74720A	DEFAULT	6	Desaceleração			136,3			4 163,4	10,0
74720A	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
74720B	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720B	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	171,9	3,0			
74720B	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	158,5	3,0			
74720B	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	151,9	3,0			
74720B	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				462,6		
74720B	DEFAULT	6	Desaceleração			144,1			4 163,4	10,0
74720B	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
747400	DEFAULT	1	Descida	5	6 000,0	250,0	3,0			
747400	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	175,4	3,0			
747400	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	161,4	3,0			
747400	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	155,4	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
747400	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				533,6		
747400	DEFAULT	6	Desaceleração			147,5			4 802,4	10,0
747400	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
7478	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	278,8	3,0			
7478	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	279,5			30 000,0	
7478	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	218,3			10 000,0	
7478	DEFAULT	4	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	186,1			3 050,0	
7478	DEFAULT	5	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	174,6			4 500,0	
7478	DEFAULT	6	Voo plano	F_10	3 000,0	162,3			2 069,0	
7478	DEFAULT	7	Descida	F_30	3 000,0	157,4	3,0			
7478	DEFAULT	8	Aterragem	F_30				615,6		
7478	DEFAULT	9	Desaceleração			150,4			5 540,4	10,0
7478	DEFAULT	10	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
747SP	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747SP	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	160,0	3,0			
747SP	DEFAULT	3	Descida	D-20	1 500,0	141,5	3,0			
747SP	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	132,4	3,0			
747SP	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				436,6		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
747SP	DEFAULT	6	Desaceleração			125,6			3 929,4	10,0
747SP	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
757PW	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757PW	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
757PW	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	136,5	3,0			
757PW	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	134,2	3,0			
757PW	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				335,7		
757PW	DEFAULT	6	Desaceleração			127,3			3 021,3	40,0
757PW	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
757RR	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757RR	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	160,0	3,0			
757RR	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	136,7	3,0			
757RR	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	134,7	3,0			
757RR	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				322,2		
757RR	DEFAULT	6	Desaceleração			127,8			2 899,8	40,0
757RR	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
767300	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767300	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	167,0	3,0			
767300	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	141,0	3,0			
767300	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	137,1	3,0			
767300	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				328,5		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
767300	DEFAULT	6	Desaceleração			130,1			2 956,5	10,0
767300	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
767CF6	DEFAULT	1	Descida	1	6 000,0	250,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	168,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				327,6		
767CF6	DEFAULT	6	Desaceleração			131,4			2 948,4	10,0
767CF6	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
767JT9	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	168,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				331,6		
767JT9	DEFAULT	6	Desaceleração			131,4			2 984,4	10,0
767JT9	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
7773ER	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	249,9	3,0			
7773ER	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	249,9			20 776,0	
7773ER	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	210,6			10 088,0	
7773ER	DEFAULT	4	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	185,4			5 926,0	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
7773ER	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	170,4	3,0			
7773ER	DEFAULT	6	Descida	F_30	2 700,0	147,8	3,0			
7773ER	DEFAULT	7	Aterragem	F_30				427,1		
7773ER	DEFAULT	8	Desaceleração			140,8			3 843,5	10,0
7773ER	DEFAULT	9	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
7878R	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	249,0	3,0			
7878R	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	249,5			20 950,0	
7878R	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	214,3			10 000,0	
7878R	DEFAULT	4	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	178,9			5 000,0	
7878R	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	157,0	3,0			
7878R	DEFAULT	6	Descida	FLAP30	2 725,0	142,3	3,0			
7878R	DEFAULT	7	Aterragem	FLAP30				362,7		
7878R	DEFAULT	8	Desaceleração			135,3			3 264,3	10,0
7878R	DEFAULT	9	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A300--622R	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,3			
A300--622R	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			14 583,3	
A300--622R	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	210,9			7 398,3	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
A300-622R	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	185,1	3,0			
A300-622R	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 417,0	175,9	3,0			
A300-622R	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		1 818,0	149,0	3,0			
A300-622R	DEFAULT	7	Descida	FULL_D	1 615,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	50,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	9	Aterragem	FULL_D				305,3		
A300-622R	DEFAULT	10	Desaceleração			130,5			2 747,8	10,0
A300-622R	DEFAULT	11	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A300B4-203	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	2	Descida	1	3 000,0	158,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	148,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	4	Descida	D-25	1 000,0	140,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	5	Aterragem	D-25				387,6		
A300B4-203	DEFAULT	6	Desaceleração			132,8			3 488,4	40,0
A300B4-203	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A310-304	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,2			
A310-304	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			14 609,6	
A310-304	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	211,6			8 736,9	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
A310-304	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	180,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 551,0	169,3	3,0			
A310-304	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 147,0	148,0	3,0			
A310-304	DEFAULT	7	Descida	FULL_D	2 000,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	50,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	9	Aterragem	FULL_D				302,9		
A310-304	DEFAULT	10	Desaceleração			131,6			2 726,6	10,0
A310-304	DEFAULT	11	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A319-131	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,1			
A319-131	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			19 940,9	
A319-131	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	197,5			4 813,0	
A319-131	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	181,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 610,0	167,7	3,0			
A319-131	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 114,0	138,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	7	Descida	FULL_D	1 971,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	50,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	9	Aterragem	FULL_D				152,3		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
A319-131	DEFAULT	10	Desaceleração			122,3			1 370,6	40,0
A319-131	DEFAULT	11	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A320-211	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,5			
A320-211	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			16 811,0	
A320-211	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	201,1			5 547,9	
A320-211	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	182,2	3,0			
A320-211	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 614,0	173,7	3,0			
A320-211	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		1 942,0	141,0	3,0			
A320-211	DEFAULT	7	Descida	FULL_D	1 823,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	50,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	9	Aterragem	FULL_D				303,5		
A320-211	DEFAULT	10	Desaceleração			129,6			2 731,6	40,0
A320-211	DEFAULT	11	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A320-232	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	2,8			
A320-232	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			20 003,3	
A320-232	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	198,7			4 629,3	
A320-232	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	183,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
A320-232	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 613,0	172,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 033,0	142,2	3,0			
A320-232	DEFAULT	7	Descida	FULL_D	1 819,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	50,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	9	Aterragem	FULL_D				311,0		
A320-232	DEFAULT	10	Desaceleração			130,8			2 799,4	40,0
A320-232	DEFAULT	11	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A321-232	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,1			
A321-232	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			14 717,8	
A321-232	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	211,2			6 135,2	
A321-232	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	191,6	3,0			
A321-232	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 530,0	175,2	3,0			
A321-232	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 133,0	149,8	3,0			
A321-232	DEFAULT	7	Descida	FULL_D	2 003,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	50,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	9	Aterragem	FULL_D				345,2		
A321-232	DEFAULT	10	Desaceleração			135,5			3 106,8	40,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
A321-232	DEFAULT	11	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A330-301	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,1			
A330-301	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			19 547,2	
A330-301	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	200,9			10 029,5	
A330-301	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	166,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 547,0	154,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 292,0	140,5	3,0			
A330-301	DEFAULT	7	Descida	FULL_D	2 144,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	50,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	9	Aterragem	FULL_D				210,4		
A330-301	DEFAULT	10	Desaceleração			127,9			1 893,8	10,0
A330-301	DEFAULT	11	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A330-343	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	2,4			
A330-343	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			20 711,9	
A330-343	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	207,9			11 430,4	
A330-343	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	174,4	3,0			
A330-343	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 517,0	165,0	3,0			
A330-343	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 431,0	161,7	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
A330-343	DEFAULT	7	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 113,0	146,6	3,0			
A330-343	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	1 938,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	9	Descida	FULL_D	50,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	10	Aterragem	FULL_D				378,0		
A330-343	DEFAULT	11	Desaceleração			132,5			3 402,6	10,0
A330-343	DEFAULT	12	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A340-211	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,3			
A340-211	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			14 038,7	
A340-211	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	212,7			10 866,1	
A340-211	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	175,6	3,0			
A340-211	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 471,0	160,3	3,0			
A340-211	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 336,0	153,8	3,0			
A340-211	DEFAULT	7	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 066,0	138,5	3,0			
A340-211	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	1 976,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	9	Descida	FULL_D	50,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	10	Aterragem	FULL_D				381,8		
A340-211	DEFAULT	11	Desaceleração			129,1			3 436,6	10,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
A340-211	DEFAULT	12	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A340-642	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	2,8			
A340-642	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			15 853,0	
A340-642	DEFAULT	3	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	212,1			9 839,2	
A340-642	DEFAULT	4	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	188,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 333,0	178,1	3,0			
A340-642	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 191,0	173,2	3,0			
A340-642	DEFAULT	7	Descida à potência mínima regulável dos motores		1 805,0	155,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	8	Descida	FULL_D	1 650,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	9	Descida	FULL_D	50,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	10	Aterragem	FULL_D				280,7		
A340-642	DEFAULT	11	Desaceleração			144,8			2 526,5	10,0
A340-642	DEFAULT	12	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A380-841	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,0			
A380-841	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			18 044,6	
A380-841	DEFAULT	3	Voo plano	A_1+F	3 000,0				11 893,0	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
A380-841	DEFAULT	4	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	205,0			9 691,6	
A380-841	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	172,6	3,0			
A380-841	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 446,0	161,2	3,0			
A380-841	DEFAULT	7	Descida	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	8	Descida	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	9	Aterragem	A_FULL				636,8		
A380-841	DEFAULT	10	Desaceleração			136,3			5 731,3	10,0
A380-841	DEFAULT	11	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
A380-861	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	2,7			
A380-861	DEFAULT	2	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	250,0			20 036,1	
A380-861	DEFAULT	3	Voo plano	A_1+F	3 000,0				11 896,0	
A380-861	DEFAULT	4	Voo plano à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	205,0			10 213,0	
A380-861	DEFAULT	5	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	172,6	3,0			
A380-861	DEFAULT	6	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 445,0	161,2	3,0			
A380-861	DEFAULT	7	Descida	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	8	Descida	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	9	Aterragem	A_FULL				636,8		
A380-861	DEFAULT	10	Desaceleração			136,3			5 731,3	10,0
A380-861	DEFAULT	11	Desaceleração			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
BAC111	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAC111	DEFAULT	2	Descida	INT1	3 000,0	153,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	3	Descida	U-INT	1 500,0	143,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	4	Descida	D-45	1 000,0	133,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	5	Aterragem	D-45				305,0		
BAC111	DEFAULT	6	Desaceleração			126,5			2 745,0	40,0
BAC111	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
BAE146	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	2	Descida	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	3	Descida	D-24	1 500,0	166,5	3,0			
BAE146	DEFAULT	4	Descida	D-33	1 000,0	123,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	5	Aterragem	D-33				243,9		
BAE146	DEFAULT	6	Desaceleração			116,7			2 195,1	40,0
BAE146	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
BAE300	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	2	Descida	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	3	Descida	D-24	1 500,0	167,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	4	Descida	D-33	1 000,0	124,4	3,0			
BAE300	DEFAULT	5	Aterragem	D-33				261,0		
BAE300	DEFAULT	6	Desaceleração			118,0			2 349,0	40,0
BAE300	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
BEC58P	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
BEC58P	DEFAULT	2	Descida	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				188,8		
BEC58P	DEFAULT	6	Desaceleração			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_3DEG	1	Descida	ZERO	6 000,0	130,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	2	Descida	TO	3 000,0	119,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	3	Descida	D-15	1 500,0	109,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	4	Descida	D-30	1 000,0	99,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	5	Aterragem	D-30				188,8		
BEC58P	STD_3DEG	6	Desaceleração			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_3DEG	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_5DEG	1	Descida	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	2	Descida	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	3	Descida	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	4	Descida	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	5	Aterragem	D-30				188,8		
BEC58P	STD_5DEG	6	Desaceleração			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_5DEG	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CIT3	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CIT3	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	139,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
CIT3	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	129,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	119,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				153,9		
CIT3	DEFAULT	6	Desaceleração			113,4			1 385,1	40,0
CIT3	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CL600	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL600	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	152,1	3,0			
CL600	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
CL600	DEFAULT	4	Descida	D-45	1 000,0	132,1	3,0			
CL600	DEFAULT	5	Aterragem	D-45				201,6		
CL600	DEFAULT	6	Desaceleração			125,3			1 814,4	40,0
CL600	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CL601	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL601	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	158,5	3,0			
CL601	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	148,5	3,0			
CL601	DEFAULT	4	Descida	D-45	1 000,0	138,5	3,0			
CL601	DEFAULT	5	Aterragem	D-45				224,1		
CL601	DEFAULT	6	Desaceleração			131,4			2 016,9	40,0
CL601	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA172	DEFAULT	1	Descida	ZERO-D	6 000,0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	2	Descida	ZERO-D	4 000,0	100,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
CNA172	DEFAULT	3	Descida	ZERO-D	3 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	4	Descida	10-D	1 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	5	Descida	10-D	600,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	6	Descida	10-D	500,0	70,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	7	Aterragem	10-D				30,0		
CNA172	DEFAULT	8	Desaceleração			62,0			530,0	10,0
CNA172	DEFAULT	9	Desaceleração			10,0			0,0	10,0
CNA182	DEFAULT	1	Descida	ZERO-A	6 000,0	110,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	2	Descida	ZERO-A	4 000,0	90,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	3	Descida	ZERO-A	2 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	4	Descida	F10APP	1 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	5	Descida	F30APP	500,0	65,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	6	Aterragem	F30APP				30,0		
CNA182	DEFAULT	7	Desaceleração			65,0			560,0	10,0
CNA182	DEFAULT	8	Desaceleração			10,0			0,0	10,0
CNA208	DEFAULT	1	Descida	ZERO-A	6 000,0	140,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	2	Descida	ZERO-A	4 000,0	124,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	3	Descida	ZERO-A	2 000,0	108,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	4	Descida	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	5	Descida	F30APP	500,0	80,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	6	Aterragem	F30APP				100,0		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
CNA208	DEFAULT	7	Desaceleração			78,0			815,0	10,0
CNA208	DEFAULT	8	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA441	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
CNA441	DEFAULT	2	Descida	TO	3 000,0	113,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	103,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	4	Descida	D-L	1 000,0	93,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	5	Aterragem	D-L				79,1		
CNA441	DEFAULT	6	Desaceleração			89,1			711,9	40,0
CNA441	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA500	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA500	DEFAULT	2	Descida	1	3 000,0	131,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	121,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	111,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				179,1		
CNA500	DEFAULT	6	Desaceleração			105,6			1 611,9	40,0
CNA500	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA510	DEFAULT	1	Descida	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	2	Descida	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	3	Descida	A_15	1 500,0	91,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	4	Descida	A_35	1 000,0	85,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	5	Aterragem	A_35				175,5		
CNA510	DEFAULT	6	Desaceleração			78,1			1 579,5	40,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
CNA510	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA525C	DEFAULT	1	Descida	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	2	Descida	ZERO_C	3 000,0	130,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	3	Descida	A_15	1 500,0	119,7	3,0			
CNA525C	DEFAULT	4	Descida	A_35	1 000,0	111,8	3,0			
CNA525C	DEFAULT	5	Aterragem	A_35				200,0		
CNA525C	DEFAULT	6	Desaceleração			115,0			1 500,0	40,0
CNA525C	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA55B	DEFAULT	1	Descida	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	2	Descida	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	3	Descida	A_15	1 500,0	111,8	3,0			
CNA55B	DEFAULT	4	Descida	A_35	1 000,0	105,3	3,0			
CNA55B	DEFAULT	5	Aterragem	A_35				175,5		
CNA55B	DEFAULT	6	Desaceleração			100,0			1 580,0	40,0
CNA55B	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA560E	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560E	DEFAULT	2	Descida	15 U	3 000,0	107,5	3,0			
CNA560E	DEFAULT	3	Descida	35 D	1 500,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	4	Descida	35 D	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	5	Aterragem	35 D				200,0		
CNA560E	DEFAULT	6	Desaceleração			100,0			1 000,0	60,0
CNA560E	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
CNA560U	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	2	Descida	7	3 000,0	120,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	3	Descida	D 15	1 500,0	110,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	4	Descida	D 35	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560U	DEFAULT	5	Aterragem	D 35				175,0		
CNA560U	DEFAULT	6	Desaceleração			93,0			1 385,1	60,0
CNA560U	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA560-XL	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560-XL	DEFAULT	2	Descida	ZERO	3 000,0	132,0	3,0			
CNA560-XL	DEFAULT	3	Descida	D 15U	1 500,0	122,0	3,0			
CNA560-XL	DEFAULT	4	Descida	D 35D	1 000,0	112,0	3,0			
CNA560-XL	DEFAULT	5	Aterragem	D 35D				500,0		
CNA560-XL	DEFAULT	6	Desaceleração			108,0			2 700,0	60,0
CNA560-XL	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA680	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	2	Descida	ZERO	3 000,0	160,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	3	Descida	15 GU	1 500,0	112,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	4	Descida	35 GD	1 000,0	105,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	5	Aterragem	35 GD				200,0		
CNA680	DEFAULT	6	Desaceleração			100,0			1 580,0	60,0
CNA680	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
CNA750	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	DEFAULT	2	Descida	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	DEFAULT	3	Descida	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	4	Descida	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	5	Aterragem	35_GD				200,0		
CNA750	DEFAULT	6	Desaceleração			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_15	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_15	2	Descida	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_15	3	Descida	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	4	Descida	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	5	Aterragem	35_GD				200,0		
CNA750	FLAP_15	6	Desaceleração			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_15	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_5	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_5	2	Descida	5_GU	3 000,0	135,2	3,0			
CNA750	FLAP_5	3	Descida	15_GD	1 500,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	4	Descida	15_GD	1 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	5	Aterragem	15_GD				200,0		
CNA750	FLAP_5	6	Desaceleração			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_5	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CONCRD	DEFAULT	1	Descida	CL1	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
CONCRD	DEFAULT	2	Descida	ZERO	3 000,0	194,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	3	Descida	U-L	1 500,0	184,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	4	Descida	D-L	1 000,0	164,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	5	Aterragem	D-L				858,6		
CONCRD	DEFAULT	6	Desaceleração			155,5			7 727,4	40,0
CONCRD	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	Descida	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	Descida	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	Descida	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	Aterragem	D-45				415,8		
CRJ9-ER	DEFAULT	6	Desaceleração			143,0			2 528,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	Descida	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	Descida	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	Descida	D-45	1 000,0	141,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	Aterragem	D-45				424,7		
CRJ9-LR	DEFAULT	6	Desaceleração			144,0			2 577,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
CVR580	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
CVR580	DEFAULT	2	Descida	INTR	3 000,0	146,3	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
CVR580	DEFAULT	3	Descida	D-28	1 500,0	112,4	3,0			
CVR580	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	106,3	3,0			
CVR580	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				287,6		
CVR580	DEFAULT	6	Desaceleração			100,9			2 588,4	40,0
CVR580	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC1010	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1010	DEFAULT	2	Descida	INT	3 000,0	163,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	3	Descida	U-35	1 500,0	153,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	143,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				428,4		
DC1010	DEFAULT	6	Desaceleração			136,3			3 855,6	10,0
DC1010	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC1030	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1030	DEFAULT	2	Descida	INT2	3 000,0	172,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	3	Descida	U-20	1 500,0	162,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	152,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				392,2		
DC1030	DEFAULT	6	Desaceleração			144,8			3 529,8	10,0
DC1030	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC1040	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1040	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	173,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	3	Descida	U-35	1 500,0	163,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
DC1040	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	153,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				446,4		
DC1040	DEFAULT	6	Desaceleração			145,6			4 017,6	10,0
DC1040	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC3	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	140,0	3,0			
DC3	DEFAULT	2	Descida	TO	3 000,0	109,0	3,0			
DC3	DEFAULT	3	Descida	U-INT	1 500,0	99,0	3,0			
DC3	DEFAULT	4	Descida	D-45	1 000,0	88,9	3,0			
DC3	DEFAULT	5	Aterragem	D-45				104,6		
DC3	DEFAULT	6	Desaceleração			84,3			941,4	34,3
DC3	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC6	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DC6	DEFAULT	2	Descida	TO	3 000,0	106,1	3,0			
DC6	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	96,1	3,0			
DC6	DEFAULT	4	Descida	D-L	1 000,0	86,1	3,0			
DC6	DEFAULT	5	Aterragem	D-L				175,5		
DC6	DEFAULT	6	Desaceleração			81,7			1 579,5	40,0
DC6	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC850	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC850	DEFAULT	2	Descida	INT	3 000,0	165,6	3,0			
DC850	DEFAULT	3	Descida	D-35	1 500,0	152,7	3,0			
DC850	DEFAULT	4	Descida	D-50	1 000,0	145,6	3,0			
DC850	DEFAULT	5	Aterragem	D-50				390,6		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
DC850	DEFAULT	6	Desaceleração			138,1			3 515,4	40,0
DC850	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC860	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC860	DEFAULT	2	Descida	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC860	DEFAULT	3	Descida	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC860	DEFAULT	4	Descida	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC860	DEFAULT	5	Aterragem	D-50				382,5		
DC860	DEFAULT	6	Desaceleração			143,7			3 442,5	40,0
DC860	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC870	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC870	DEFAULT	2	Descida	INT	3 000,0	166,7	3,0			
DC870	DEFAULT	3	Descida	D-35	1 500,0	150,8	3,0			
DC870	DEFAULT	4	Descida	D-50	1 000,0	146,7	3,0			
DC870	DEFAULT	5	Aterragem	D-50				489,6		
DC870	DEFAULT	6	Desaceleração			139,2			4 406,4	40,0
DC870	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC8QN	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC8QN	DEFAULT	2	Descida	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	3	Descida	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC8QN	DEFAULT	4	Descida	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	5	Aterragem	D-50				382,5		
DC8QN	DEFAULT	6	Desaceleração			143,7			3 442,5	40,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
DC8QN	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC910	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC910	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC910	DEFAULT	3	Descida	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC910	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC910	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				357,3		
DC910	DEFAULT	6	Desaceleração			123,5			3 215,7	40,0
DC910	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC930	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC930	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC930	DEFAULT	3	Descida	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC930	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC930	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				325,8		
DC930	DEFAULT	6	Desaceleração			135,2			2 932,2	40,0
DC930	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC93LW	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC93LW	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	3	Descida	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				325,8		
DC93LW	DEFAULT	6	Desaceleração			135,2			2 932,2	40,0
DC93LW	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
DC950	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC950	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC950	DEFAULT	3	Descida	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC950	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC950	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				343,8		
DC950	DEFAULT	6	Desaceleração			139,7			3 094,2	40,0
DC950	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC95HW	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC95HW	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	3	Descida	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				343,8		
DC95HW	DEFAULT	6	Desaceleração			139,7			3 094,2	40,0
DC95HW	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC9Q7	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	3	Descida	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				357,3		
DC9Q7	DEFAULT	6	Desaceleração			123,5			3 215,7	40,0
DC9Q7	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DC9Q9	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	162,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
DC9Q9	DEFAULT	3	Descida	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				325,8		
DC9Q9	DEFAULT	6	Desaceleração			135,2			2 932,2	40,0
DC9Q9	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DHC6	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6	DEFAULT	2	Descida	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	4	Descida	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	5	Aterragem	D-L				39,6		
DHC6	DEFAULT	6	Desaceleração			57,6			356,4	40,0
DHC6	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DHC6QP	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	2	Descida	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	4	Descida	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	5	Aterragem	D-L				39,6		
DHC6QP	DEFAULT	6	Desaceleração			57,6			356,4	40,0
DHC6QP	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DHC7	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DHC7	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	116,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	106,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	4	Descida	D-25	1 000,0	96,2	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
DHC7	DEFAULT	5	Aterragem	D-25				98,1		
DHC7	DEFAULT	6	Desaceleração			91,3			882,9	40,0
DHC7	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DHC8	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	165,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	109,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	96,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	89,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				174,6		
DHC8	DEFAULT	6	Desaceleração			84,4			1 571,4	24,6
DHC8	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	4,1
DHC830	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	179,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	128,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	116,9	3,0			
DHC830	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	108,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				219,6		
DHC830	DEFAULT	6	Desaceleração			102,5			1 976,4	26,1
DHC830	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	4,4
DO228	DEFAULT	1	Descida	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO228	DEFAULT	2	Descida	ZERO-A	4 000,0	160,0	3,0			
DO228	DEFAULT	3	Descida	ZERO-A	2 000,0	120,0	3,0			
DO228	DEFAULT	4	Descida	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
DO228	DEFAULT	5	Descida	F30APP	50,0	88,0	3,0			
DO228	DEFAULT	6	Aterragem	F30APP				100,0		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
DO228	DEFAULT	7	Desaceleração			80,0			1 320,9	10,0
DO228	DEFAULT	8	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
DO328	DEFAULT	1	Descida	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO328	DEFAULT	2	Descida	ZERO-A	4 000,0	175,0	3,0			
DO328	DEFAULT	3	Descida	ZERO-A	2 000,0	150,0	3,0			
DO328	DEFAULT	4	Descida	F32APP	1 000,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	5	Descida	F32APP	500,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	6	Aterragem	F32APP				50,0		
DO328	DEFAULT	7	Desaceleração			109,0			2 216,0	10,0
DO328	DEFAULT	8	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	Descida	A_T_DN	6 000,0	170,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	Descida	A_T_DN	5 000,0	160,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	Descida	A_A_DN	3 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	4	Descida	A_A_DN	2 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	5	Descida	A_A_DN	1 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	6	Descida	A_A_DN	100,0	90,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	7	Aterragem	A_A_DN				144,0		
ECLIP-SE500	DEFAULT	8	Desaceleração			70,0			1 291,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	9	Desaceleração			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
EMB120	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	141,5	3,0			
EMB120	DEFAULT	2	Descida	15	3 000,0	132,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	127,4	3,0			
EMB120	DEFAULT	4	Descida	D-45	1 000,0	119,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	5	Aterragem	D-45				95,0		
EMB120	DEFAULT	6	Desaceleração			116,1			855,0	40,0
EMB120	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
EMB145	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	2	Descida	D-22	3 000,0	150,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	3	Descida	D-45	1 500,0	140,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	4	Descida	D-45	1 000,0	134,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	5	Aterragem	D-45				285,5		
EMB145	DEFAULT	6	Desaceleração			130,0			2 569,5	40,0
EMB145	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
EMB14L	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	2	Descida	D-22	1 500,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	3	Descida	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	4	Descida	D-45	500,0	138,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	5	Aterragem	D-45				285,5		
EMB14L	DEFAULT	6	Desaceleração			132,0			2 569,5	40,0
EMB14L	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
EMB170	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	2	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	180,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	3	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 000,0	140,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	4	Descida	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	5	Aterragem	FULL				267,2		
EMB170	DEFAULT	6	Desaceleração			120,0			2 405,0	40,0
EMB170	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
EMB175	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	2	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	180,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	3	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 000,0	140,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	4	Descida	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	5	Aterragem	FULL				276,3		
EMB175	DEFAULT	6	Desaceleração			120,0			2 487,0	40,0
EMB175	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
EMB190	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	2	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	180,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	3	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 000,0	140,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	4	Descida	FULL	1 500,0	130,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
EMB190	DEFAULT	5	Aterragem	FULL				271,9		
EMB190	DEFAULT	6	Desaceleração			120,0			2 447,0	40,0
EMB190	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
EMB195	DEFAULT	1	Descida à potência mínima regulável dos motores		6 000,0	250,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	2	Descida à potência mínima regulável dos motores		3 000,0	180,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	3	Descida à potência mínima regulável dos motores		2 000,0	140,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	4	Descida	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	5	Aterragem	FULL				281,1		
EMB195	DEFAULT	6	Desaceleração			120,0			2 530,0	40,0
EMB195	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
F10062	DEFAULT	1	Descida	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10062	DEFAULT	2	Descida	INT2	3 000,0	161,3	3,0			
F10062	DEFAULT	3	Descida	U-INT	1 500,0	141,3	3,0			
F10062	DEFAULT	4	Descida	D-42	1 000,0	131,3	3,0			
F10062	DEFAULT	5	Aterragem	D-42				315,0		
F10062	DEFAULT	6	Desaceleração			124,5			2 835,0	40,0
F10062	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
F10065	DEFAULT	1	Descida	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10065	DEFAULT	2	Descida	INT2	3 000,0	163,1	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
F10065	DEFAULT	3	Descida	U-INT	1 500,0	143,1	3,0			
F10065	DEFAULT	4	Descida	D-42	1 000,0	133,1	3,0			
F10065	DEFAULT	5	Aterragem	D-42				328,0		
F10065	DEFAULT	6	Desaceleração			126,3			2 952,0	40,0
F10065	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
F28MK2	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK2	DEFAULT	2	Descida	INT2	3 000,0	152,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	3	Descida	U-INTR	1 500,0	132,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	4	Descida	D-42	1 000,0	122,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	5	Aterragem	D-42				223,2		
F28MK2	DEFAULT	6	Desaceleração			116,6			2 008,8	40,0
F28MK2	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
F28MK4	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK4	DEFAULT	2	Descida	INT2	3 000,0	153,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	3	Descida	U-INTR	1 500,0	133,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	4	Descida	D-42	1 000,0	123,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	5	Aterragem	D-42				223,7		
F28MK4	DEFAULT	6	Desaceleração			117,2			2 013,3	40,0
F28MK4	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
FAL20	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
FAL20	DEFAULT	2	Descida	INTR	3 000,0	142,2	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
FAL20	DEFAULT	3	Descida	D-25	1 500,0	126,1	3,0			
FAL20	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	124,2	3,0			
FAL20	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				128,7		
FAL20	DEFAULT	6	Desaceleração			117,9			1 158,3	40,0
FAL20	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
GII	DEFAULT	1	Descida	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GII	DEFAULT	2	Descida	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GII	DEFAULT	3	Descida	L-20-D	1 500,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	4	Descida	L-20-D	1 000,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	5	Descida	L-39-D	200,0	143,6	3,0			
GII	DEFAULT	6	Aterragem	L-39-D				790,0		
GII	DEFAULT	7	Desaceleração			117,0			760,0	40,0
GII	DEFAULT	8	Desaceleração			20,0			0,0	10,0
GIIB	DEFAULT	1	Descida	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	2	Descida	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	3	Descida	L-20-D	1 500,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	4	Descida	L-20-D	1 000,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	5	Descida	L-39-D	200,0	139,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	6	Aterragem	L-39-D				790,0		
GIIB	DEFAULT	7	Desaceleração			113,0			760,0	40,0
GIIB	DEFAULT	8	Desaceleração			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
GIV	DEFAULT	1	Descida	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GIV	DEFAULT	2	Descida	L-0-U	3 000,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	3	Descida	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	4	Descida	L-39-D	1 000,0	151,5	3,0			
GIV	DEFAULT	5	Aterragem	L-39-D				298,0		
GIV	DEFAULT	6	Desaceleração			80,0			982,0	40,0
GIV	DEFAULT	7	Desaceleração			20,0			0,0	4,0
GV	DEFAULT	1	Descida	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GV	DEFAULT	2	Descida	L-20-U	3 000,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	3	Descida	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	4	Descida	L-39-D	1 000,0	137,8	3,0			
GV	DEFAULT	5	Aterragem	L-39-D				300,0		
GV	DEFAULT	6	Desaceleração			107,0			1 157,0	40,0
GV	DEFAULT	7	Desaceleração			20,0			0,0	4,6
HS748A	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
HS748A	DEFAULT	2	Descida	INTR	3 000,0	110,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	100,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	90,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				207,0		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
HS748A	DEFAULT	6	Desaceleração			85,5			1 863,0	40,0
HS748A	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
IA1125	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
IA1125	DEFAULT	2	Descida	INTR	3 000,0	152,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	132,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				236,6		
IA1125	DEFAULT	6	Desaceleração			125,3			2 129,4	40,0
IA1125	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
L1011	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L1011	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	160,5	3,0			
L1011	DEFAULT	3	Descida	D-33	1 500,0	162,9	3,0			
L1011	DEFAULT	4	Descida	D-42	1 000,0	145,5	3,0			
L1011	DEFAULT	5	Aterragem	D-42				417,0		
L1011	DEFAULT	6	Desaceleração			138,1			3 753,0	10,0
L1011	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
L10115	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L10115	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	162,4	3,0			
L10115	DEFAULT	3	Descida	D-33	1 500,0	151,2	3,0			
L10115	DEFAULT	4	Descida	D-42	1 000,0	147,4	3,0			
L10115	DEFAULT	5	Aterragem	D-42				516,6		

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
L10115	DEFAULT	6	Desaceleração			139,8			4 649,4	10,0
L10115	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
L188	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
L188	DEFAULT	2	Descida	INTR	3 000,0	147,5	3,0			
L188	DEFAULT	3	Descida	D-78-%	1 500,0	135,6	3,0			
L188	DEFAULT	4	Descida	D-100	1 000,0	129,8	3,0			
L188	DEFAULT	5	Aterragem	D-100				351,0		
L188	DEFAULT	6	Desaceleração			123,1			3 159,0	40,0
L188	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
LEAR25	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR25	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	161,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	151,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	141,7	3,0			
LEAR25	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				140,4		
LEAR25	DEFAULT	6	Desaceleração			134,4			1 263,6	40,0
LEAR25	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
LEAR35	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR35	DEFAULT	2	Descida	10	3 000,0	144,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	134,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
LEAR35	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	127,8	3,0			
LEAR35	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				181,4		
LEAR35	DEFAULT	6	Desaceleração			121,2			1 632,6	40,0
LEAR35	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
MD9025	DEFAULT	1	Descida	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	2	Descida	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	3	Descida	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9025	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				346,0		
MD9025	DEFAULT	6	Desaceleração			130,0			2 100,0	40,0
MD9025	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	9,6
MD9028	DEFAULT	1	Descida	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	2	Descida	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	3	Descida	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	4	Descida	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9028	DEFAULT	5	Aterragem	D-40				346,0		
MD9028	DEFAULT	6	Desaceleração			130,0			2 100,0	40,0
MD9028	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	8,6

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
MU3001	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
MU3001	DEFAULT	2	Descida	1	3 000,0	133,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	123,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	4	Descida	D-30	1 000,0	117,1	3,0			
MU3001	DEFAULT	5	Aterragem	D-30				156,6		
MU3001	DEFAULT	6	Desaceleração			111,1			1 409,4	40,0
MU3001	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
PA30	DEFAULT	1	Descida	ZERO-A	6 000,0	120,0	3,0			
PA30	DEFAULT	2	Descida	27-A	3 000,0	109,0	3,0			
PA30	DEFAULT	3	Descida	27-A	1 500,0	96,0	3,0			
PA30	DEFAULT	4	Descida	27-A	1 000,0	87,0	3,0			
PA30	DEFAULT	5	Aterragem	27-A				53,5		
PA30	DEFAULT	6	Desaceleração			70,0			481,1	10,0
PA30	DEFAULT	7	Desaceleração			10,0			0,0	10,0
PA42	DEFAULT	1	Descida	ZERO-A	6 000,0	151,0	3,0			
PA42	DEFAULT	2	Descida	ZERO-A	4 000,0	135,0	3,0			
PA42	DEFAULT	3	Descida	ZERO-A	2 000,0	119,0	3,0			
PA42	DEFAULT	4	Descida	30-DN	1 000,0	111,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude inicial (ft)	Velocidade inicial em relação ao ar calibrada (kt)	Ângulo de descida (graus)	Rolagem à aterragem (ft)	Distância (ft)	Força propulsora inicial (% da força propulsora máxima)
PA42	DEFAULT	5	Descida	30-DN	50,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	6	Aterragem	30-DN				100,0		
PA42	DEFAULT	7	Desaceleração			111,0			2 245,9	10,0
PA42	DEFAULT	8	Desaceleração			10,0			0,0	10,0
SD330	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SD330	DEFAULT	2	Descida	INTR	3 000,0	120,2	3,0			
SD330	DEFAULT	3	Descida	D-15	1 500,0	106,5	3,0			
SD330	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	100,2	3,0			
SD330	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				233,1		
SD330	DEFAULT	6	Desaceleração			95,1			2 097,9	40,0
SD330	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0
SF340	DEFAULT	1	Descida	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SF340	DEFAULT	2	Descida	5	3 000,0	136,9	3,0			
SF340	DEFAULT	3	Descida	D-INTR	1 500,0	126,9	3,0			
SF340	DEFAULT	4	Descida	D-35	1 000,0	116,9	3,0			
SF340	DEFAULT	5	Aterragem	D-35				216,9		
SF340	DEFAULT	6	Desaceleração			110,9			1 952,1	40,0
SF340	DEFAULT	7	Desaceleração			30,0			0,0	10,0

▼M2

Quadro I-4 (parte 1)

Ações de pilotagem predefinidas para a partida

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
1900D	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	17-D				
1900D	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	17-D	400			
1900D	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	17-D		2 750	128	
1900D	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO-D		2 950	138	
1900D	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	10 000			
1900D	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	17-D				
1900D	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	17-D	400			
1900D	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	17-D		2 400	128	
1900D	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO-D		2 650	138	
1900D	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	10 000			
707320	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707320	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707320	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		2 047	175	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
707320	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	195	
707320	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707320	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707320	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 905	179	
707320	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	199	
707320	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707320	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707320	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 793	183	
707320	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	203	
707320	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
707320	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707320	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707320	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 624	189	
707320	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	209	
707320	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707320	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707320	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 430	197	
707320	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	217	
707320	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707320	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707320	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 259	205	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
707320	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		800	225	
707320	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707320	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707320	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 151	209	
707320	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		800	229	
707320	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707QN	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707QN	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		2 047	175	
707QN	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	195	
707QN	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
707QN	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707QN	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707QN	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 905	179	
707QN	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	199	
707QN	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707QN	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707QN	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 793	183	
707QN	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	203	
707QN	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707QN	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
707QN	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 624	189	
707QN	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	209	
707QN	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707QN	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707QN	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 430	197	
707QN	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	217	
707QN	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707QN	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707QN	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 259	205	
707QN	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		800	225	
707QN	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
707QN	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	14				
707QN	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	14	1 000			
707QN	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	14		1 151	209	
707QN	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		800	229	
707QN	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
717200	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de subida	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 296,4	250	
717200	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	2	3	Subida	Máximo de subida	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 298	250	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
717200	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	3	3	Subida	Máximo de subida	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 229,1	250	
717200	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	4	3	Subida	Máximo de subida	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 165,9	250	
717200	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	5	3	Subida	Máximo de subida	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 142,6	250	
717200	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
717200	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	6	3	Subida	Máximo de subida	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 098,3	250	
717200	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 100			
717200	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_13A		2 137,1	186,2	
717200	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_13A		2 003,2	185	
717200	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 000	250	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
717200	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_13A		1 874,4	183,8	
717200	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_13A		1 756,2	182,7	
717200	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_13A		1 705,9	192,7	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
717200	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de subida	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_13A				
717200	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_13A		1 540,3	191,2	
717200	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de subida	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00B	10 000			
720B	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
720B	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	20	1 000			
720B	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	20		2 632	175	
720B	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	195	
720B	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
720B	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
720B	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	20	1 000			
720B	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	20		2 470	179	
720B	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	199	
720B	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
720B	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	20	1 000			
720B	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	20		2 323	183	
720B	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	203	
720B	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
720B	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	20	1 000			
720B	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	20		2 125	189	
720B	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	209	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
720B	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
720B	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	20	1 000			
720B	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	20		2 005	193	
720B	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	213	
720B	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727100	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727100	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 342	160	
727100	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 342	190	
727100	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727100	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727100	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727100	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 265	160	
727100	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 265	190	
727100	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727100	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727100	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 192	165	
727100	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 192	195	
727100	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	205	
727100	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727100	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727100	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727100	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 115	170	
727100	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 115	200	
727100	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727100	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727D15	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727D15	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 363	170	
727D15	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 363	200	
727D15	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727D15	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727D15	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 281	170	
727D15	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 281	200	
727D15	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727D15	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727D15	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 177	175	
727D15	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 177	205	
727D15	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	215	
727D15	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727D15	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727D15	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 057	180	
727D15	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 057	210	
727D15	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727D15	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727D15	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	2		941	210	
727D15	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727D17	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727D17	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 465	170	
727D17	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 465	200	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727D17	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727D17	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727D17	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727D17	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 340	175	
727D17	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 340	205	
727D17	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	215	
727D17	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727D17	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727D17	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 236	180	
727D17	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 236	210	
727D17	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727D17	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727D17	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727D17	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 158	180	
727D17	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 158	210	
727D17	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	
727D17	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727EM1	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 342	160	
727EM1	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 342	190	
727EM1	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727EM1	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727EM1	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 265	160	
727EM1	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 265	190	
727EM1	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727EM1	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 192	165	
727EM1	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 192	195	
727EM1	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	205	
727EM1	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727EM1	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727EM1	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 115	170	
727EM1	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 115	200	
727EM1	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727EM1	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727EM2	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 363	170	
727EM2	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 363	200	
727EM2	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727EM2	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727EM2	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 281	170	
727EM2	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 281	200	
727EM2	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727EM2	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 177	175	
727EM2	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 177	205	
727EM2	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	215	
727EM2	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727EM2	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 057	180	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727EM2	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 057	210	
727EM2	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727EM2	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	2		941	210	
727EM2	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q15	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 363	170	
727Q15	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 363	200	
727Q15	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727Q15	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q15	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 281	170	
727Q15	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 281	200	
727Q15	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q15	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 177	175	
727Q15	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 177	205	
727Q15	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	215	
727Q15	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727Q15	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q15	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 057	180	
727Q15	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 057	210	
727Q15	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q15	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	2		941	210	
727Q15	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q7	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 342	160	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727Q7	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 342	190	
727Q7	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q7	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 265	160	
727Q7	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 265	190	
727Q7	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q7	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 192	165	
727Q7	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 192	195	
727Q7	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	205	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727Q7	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q7	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 115	170	
727Q7	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 115	200	
727Q7	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727Q7	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q9	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 539	170	
727Q9	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 539	200	
727Q9	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727Q9	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q9	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 390	170	
727Q9	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 390	200	
727Q9	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q9	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 255	180	
727Q9	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 255	210	
727Q9	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727Q9	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727Q9	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	2		855	210	
727Q9	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727QF	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727QF	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 000	175	
727QF	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo contínuo	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo contínuo	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727QF	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727QF	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 000	180	
727QF	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo contínuo	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo contínuo	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
727QF	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727QF	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 000	184	
727QF	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo contínuo	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo contínuo	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
727QF	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
727QF	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 000	189	
727QF	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo contínuo	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo contínuo	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 090	146	
737	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 568	171	
737	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 014	149	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 511	174	
737	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 851	154	
737	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 388	179	
737	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 685	160	
737	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 264	185	
737	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737300	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 483,4	187,9	
737300	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 684,6	205,5	
737300	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 815,6	220,5	
737300	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 892,6	250	
737300	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737300	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 398,8	189,2	
737300	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 579,3	204,5	
737300	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 700,5	220,5	
737300	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 774,1	250	
737300	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737300	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737300	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 311,5	190,8	
737300	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 487,2	213,2	
737300	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 609,4	220,5	
737300	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 657,6	250	
737300	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737300	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 154,7	194,6	
737300	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 295,8	211,5	
737300	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 391,6	220,5	
737300	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 444,8	250	
737300	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737300	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737300	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 413,5	184,9	
737300	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 601,4	203,9	
737300	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 821,6	250	
737300	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737300	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737300	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 332,5	186,4	
737300	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 497,1	203	
737300	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 705,6	250	
737300	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737300	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737300	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 247,9	188,2	
737300	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 415,3	211,7	
737300	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 609,9	250	
737300	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737300	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737300	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737300	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 093,3	192,2	
737300	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 223,7	210,2	
737300	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 399,1	250	
737300	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737300	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 560,7	189,3	
737300	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 765,5	206,2	
737300	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 897	220,5	
737300	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 892,6	250	
737300	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737300	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 468,7	190,5	
737300	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 652,2	205,8	
737300	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 773,2	220,5	
737300	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 773,3	250	
737300	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737300	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 380,4	192,1	
737300	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 557,4	213,8	
737300	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 688,1	220,5	
737300	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 657,6	250	
737300	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737300	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737300	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 217,8	195,7	
737300	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 361,4	212	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737300	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 457,6	220,5	
737300	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 444,8	250	
737300	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 671,2	191,9	
7373B2	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 900	209,1	
7373B2	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 058,2	250	
7373B2	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 575,5	192,6	
7373B2	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 786	208,8	
7373B2	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 934,6	250	
7373B2	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7373B2	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 483,2	194	
7373B2	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 675,9	215,3	
7373B2	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 828,7	250	
7373B2	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 314,1	197,8	
7373B2	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 478,4	213,5	
7373B2	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 597,8	250	
7373B2	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	M	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7373B2	DEFAULT	M	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	M	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 214,7	200,6	
7373B2	DEFAULT	M	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 372,5	222,3	
7373B2	DEFAULT	M	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	M	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 493,4	250	
7373B2	DEFAULT	M	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	M	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	M	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 607,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 827,6	206	
7373B2	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 030,2	250	
7373B2	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 507,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 703,4	206	
7373B2	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 909,1	250	
7373B2	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7373B2	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 417,2	191,3	
7373B2	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 604,3	213,7	
7373B2	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 807,6	250	
7373B2	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 255,2	195,4	
7373B2	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 411,8	212,1	
7373B2	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 576,8	250	
7373B2	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	M	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	ICAO_A	M	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	M	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	M	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 163,2	198,2	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7373B2	ICAO_A	M	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 309,7	220,9	
7373B2	ICAO_A	M	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 469,1	250	
7373B2	ICAO_A	M	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	M	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	M	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 881	195,6	
7373B2	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 138,5	214,5	
7373B2	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 075,4	250	
7373B2	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 774,2	196,2	
7373B2	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 009,3	214	
7373B2	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 950,7	250	
7373B2	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7373B2	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 674,8	197,4	
7373B2	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 895,7	217	
7373B2	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 835,6	250	
7373B2	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 494,5	200,9	
7373B2	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 672,5	215,5	
7373B2	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 606,9	250	
7373B2	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	M	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
7373B2	ICAO_B	M	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	M	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 387,7	203,4	
7373B2	ICAO_B	M	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 557,1	223,7	
7373B2	ICAO_B	M	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	M	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 493,2	250	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7373B2	ICAO_B	M	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	M	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	M	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737400	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 715,3	198,8	
737400	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 894,7	210,5	
737400	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 067,4	250	
737400	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737400	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 616	199,8	
737400	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 786,6	210,5	
737400	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 939,1	250	
737400	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737400	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 516,6	201	
737400	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 660,9	210,5	
737400	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 807,5	250	
737400	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737400	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 370,2	203,9	
737400	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 504,1	210,5	
737400	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 609,1	250	
737400	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	M	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	DEFAULT	M	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737400	DEFAULT	M	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 225,8	207,5	
737400	DEFAULT	M	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 312,5	210,5	
737400	DEFAULT	M	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	M	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 414,3	250	
737400	DEFAULT	M	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	M	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737400	DEFAULT	M	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737400	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737400	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 641,7	195,7	
737400	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 830	210,1	
737400	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 058,4	250	
737400	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737400	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737400	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 546	196,8	
737400	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 702,5	210,1	
737400	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 919,2	250	
737400	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737400	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737400	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 446,6	198,2	
737400	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 592,3	210,3	
737400	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 789,6	250	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737400	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737400	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737400	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 303,9	201,3	
737400	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 426,1	210,3	
737400	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 598,5	250	
737400	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	M	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_A	M	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737400	ICAO_A	M	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737400	ICAO_A	M	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 159,5	205,1	
737400	ICAO_A	M	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 249,3	210,3	
737400	ICAO_A	M	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 392,2	250	
737400	ICAO_A	M	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	M	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	M	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737400	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 869,9	201,5	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737400	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		2 073,3	210,5	
737400	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 067,4	250	
737400	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737400	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 766,9	202,3	
737400	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 945,9	210,5	
737400	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 939,1	250	
737400	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737400	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 660,1	203,4	
737400	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 822,5	210,5	
737400	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 807,5	250	
737400	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737400	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737400	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 502,8	206,1	
737400	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 644,7	210,5	
737400	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 610,5	250	
737400	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	M	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737400	ICAO_B	M	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737400	ICAO_B	M	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 350,9	209,5	
737400	ICAO_B	M	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 428,6	210,5	
737400	ICAO_B	M	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	M	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 414,7	250	
737400	ICAO_B	M	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	M	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	M	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 579,1	187	
737500	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 800	206,6	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737500	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 961,7	250	
737500	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 490,8	188	
737500	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 681,3	205,6	
737500	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 834,4	250	
737500	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 398,8	189,4	
737500	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 572,4	204,5	
737500	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 713,4	250	
737500	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737500	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 229,4	192,1	
737500	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 388,1	212,4	
737500	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 521,8	250	
737500	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 211,1	192,4	
737500	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 370,8	212	
737500	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 503,1	250	
737500	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	M	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	DEFAULT	M	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	DEFAULT	M	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 192,6	192,8	
737500	DEFAULT	M	4	Aceleração	Máximo de subida	1		1 343,1	211,9	
737500	DEFAULT	M	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	M	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 470,2	250	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737500	DEFAULT	M	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	M	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	M	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737500	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737500	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 509,2	184	
737500	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 725,7	204,8	
737500	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 934,3	250	
737500	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737500	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737500	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 420,9	185,1	
737500	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 612,5	203,9	
737500	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 810,3	250	
737500	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737500	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737500	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 332,5	186,6	
737500	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 494,3	203	
737500	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 691,3	250	
737500	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737500	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737500	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 166,9	189,6	
737500	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 317	211	
737500	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 496,1	250	
737500	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737500	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737500	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 152,1	189,9	
737500	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 300	210,8	
737500	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 477,5	250	
737500	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737500	ICAO_A	M	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_A	M	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
737500	ICAO_A	M	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
737500	ICAO_A	M	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 130,1	190,4	
737500	ICAO_A	M	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 267,1	210,6	
737500	ICAO_A	M	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 451,9	250	
737500	ICAO_A	M	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	M	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	M	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 715,3	189,5	
737500	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 944,8	207,8	
737500	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 966,3	250	
737500	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 619,6	190,3	
737500	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 835,3	207,1	
737500	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737500	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 844,6	250	
737500	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 520,2	191,6	
737500	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 717,5	207,1	
737500	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 722,6	250	
737500	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 339,9	194,1	
737500	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 512,8	213,4	
737500	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 526,7	250	
737500	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737500	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 322,2	194,4	
737500	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 500	213,2	
737500	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 503,1	250	
737500	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	M	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737500	ICAO_B	M	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737500	ICAO_B	M	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 303,1	194,8	
737500	ICAO_B	M	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 463,2	213	
737500	ICAO_B	M	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	M	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 475,5	250	
737500	ICAO_B	M	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	M	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	M	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 782,4	195,1	
737700	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737700	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 710,1	197,7	
737700	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		2 056,7	250	
737700	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
737700	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 635,7	200,3	
737700	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 957	250	
737700	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 498,3	205,8	
737700	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737700	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 348,5	211,6	
737700	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 581,2	250	
737700	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 347,1	211,6	
737700	DEFAULT	6	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 747,6	194,9	
737700	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		2 128,3	250	
737700	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737700	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 673,6	197,4	
737700	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		2 028,3	250	
737700	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 600,5	200,2	
737700	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 931,7	250	
737700	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 462,2	205,6	
737700	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 753,8	250	
737700	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737700	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 430	250	
737700	ICAO_A	5	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	5	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 430,1	250	
737700	ICAO_A	6	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	6	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 888,7	195,1	
737700	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
737700	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
737700	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737700	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 814,3	197,7	
737700	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		2 058,1	250	
737700	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
737700	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_5		1 619	175,6	
737700	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 840,6	200,4	
737700	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 958,4	250	
737700	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 594,1	205,8	
737700	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737700	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 438,9	211,5	
737700	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 579,6	250	
737700	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_5				
737700	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 437,2	211,5	
737700	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
737800	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 885,7	181,7	
737800	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 112	204,8	
737800	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 040			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737800	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 891,3	250	
737800	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 786,4	183,9	
737800	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 016,2	208	
737800	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 000			
737800	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 793,4	250	
737800	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 707,7	186,2	
737800	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 922	211,2	
737800	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 960			
737800	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 705,3	250	
737800	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737800	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 576,6	189,6	
737800	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 766,9	216,2	
737800	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 880			
737800	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 546,5	250	
737800	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 444,9	192,9	
737800	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 628,6	220,7	
737800	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 811			
737800	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 412,2	250	
737800	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737800	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 400	194,4	
737800	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 575,4	222,7	
737800	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 785			
737800	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 357,5	250	
737800	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 449,4	177,2	
737800	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 663,3	204,6	
737800	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 807			
737800	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 896,8	250	
737800	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	1	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 372,3	179,6	
737800	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 579,3	207,8	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737800	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 772			
737800	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 804,3	250	
737800	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	2	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 297	182,1	
737800	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 496,9	211	
737800	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 737			
737800	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 701,8	250	
737800	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	3	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 194,2	185,8	
737800	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 352,1	214,8	
737800	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 548,2	250	
737800	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737800	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 078,9	189,4	
737800	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 233,3	217,4	
737800	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 403,6	250	
737800	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 037,8	190,9	
737800	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 182,7	218,6	
737800	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 349,5	250	
737800	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 885,7	181,7	
737800	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 112	204,8	
737800	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 040			
737800	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	1	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 891,3	250	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737800	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	1	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 786,4	183,9	
737800	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 016,2	208	
737800	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 000			
737800	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	2	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 793,4	250	
737800	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	2	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 707,7	186,2	
737800	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 922	211,2	
737800	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 960			
737800	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	3	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 705,3	250	
737800	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	3	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737800	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 576,6	189,6	
737800	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 766,9	216,2	
737800	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 880			
737800	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	4	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 546,5	250	
737800	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	4	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 444,9	192,9	
737800	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 628,6	220,7	
737800	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 811			
737800	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	5	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 412,2	250	
737800	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	5	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
737800	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737800	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 400	194,4	
737800	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 575,4	222,7	
737800	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 785			
737800	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	6	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 357,5	250	
737800	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	6	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
737D17	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737D17	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737D17	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 279	152	
737D17	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 709	177	
737D17	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737D17	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737D17	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 155	156	
737D17	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 616	181	
737D17	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737D17	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737D17	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737D17	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 041	160	
737D17	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 531	185	
737D17	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737D17	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737D17	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 935	163	
737D17	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 452	188	
737D17	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737D17	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737N17	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737N17	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 279	152	
737N17	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 709	177	
737N17	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737N17	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737N17	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 155	156	
737N17	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 616	181	
737N17	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737N17	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737N17	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 041	160	
737N17	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 531	185	
737N17	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737N17	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737N17	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 935	163	
737N17	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 452	188	
737N17	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737N9	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737N9	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 090	146	
737N9	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 568	171	
737N9	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737N9	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737N9	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737N9	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 014	149	
737N9	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 511	174	
737N9	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737N9	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737N9	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 851	154	
737N9	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 388	179	
737N9	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737N9	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737N9	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737N9	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 685	160	
737N9	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 264	185	
737N9	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737QN	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737QN	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 090	146	
737QN	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 568	171	
737QN	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737QN	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737QN	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 014	149	
737QN	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 511	174	
737QN	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737QN	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737QN	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 851	154	
737QN	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 388	179	
737QN	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
737QN	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
737QN	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 685	160	
737QN	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 264	185	
737QN	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
737QN	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74710Q	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 071	176	
74710Q	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	216	
74710Q	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74710Q	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 972	179	
74710Q	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	219	
74710Q	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
74710Q	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 856	183	
74710Q	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	223	
74710Q	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74710Q	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 727	187	
74710Q	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	227	
74710Q	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74710Q	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 445	198	
74710Q	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	238	
74710Q	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
74710Q	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	258	
74710Q	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74710Q	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 411	199	
74710Q	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	239	
74710Q	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	259	
74710Q	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747200	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747200	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 842	183	
747200	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	223	
747200	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747200	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747200	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 757	186	
747200	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	226	
747200	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747200	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747200	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 676	189	
747200	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	229	
747200	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747200	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747200	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 508	195	
747200	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	235	
747200	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	255	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747200	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747200	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747200	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 325	203	
747200	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	243	
747200	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	263	
747200	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747200	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747200	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 146	210	
747200	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	5		500	250	
747200	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		500	270	
747200	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747200	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747200	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 012	216	
747200	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	5		500	256	
747200	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		500	276	
747200	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720A	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720A	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 068	176	
74720A	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	239	
74720A	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	259	
74720A	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720A	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720A	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 950	179	
74720A	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	242	
74720A	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	262	
74720A	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
74720A	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720A	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720A	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 862	182	
74720A	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	244	
74720A	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	264	
74720A	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720A	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720A	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 700	188	
74720A	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	248	
74720A	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	268	
74720A	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720A	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720A	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 520	195	
74720A	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	254	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
74720A	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	274	
74720A	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720A	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720A	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 313	204	
74720A	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	264	
74720A	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	284	
74720A	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720A	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720A	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 172	210	
74720A	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	272	
74720A	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	292	
74720A	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720B	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
74720B	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 497	184	
74720B	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	244	
74720B	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	264	
74720B	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720B	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720B	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 397	187	
74720B	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	246	
74720B	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	266	
74720B	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720B	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720B	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 303	190	
74720B	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	249	
74720B	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	269	
74720B	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
74720B	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720B	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720B	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 109	196	
74720B	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	254	
74720B	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	274	
74720B	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720B	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720B	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 900	204	
74720B	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	263	
74720B	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	283	
74720B	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720B	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
74720B	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 699	211	
74720B	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	272	
74720B	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	292	
74720B	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
74720B	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
74720B	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 547	218	
74720B	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	5		750	279	
74720B	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	299	
74720B	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	10		1 533,3	190,8	
747400	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 798,9	242	
747400	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	5	3 869			
747400	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 198,9	269	
747400	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	10		1 507,6	192,9	
747400	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 718,8	244,6	
747400	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	T_01	3 756			
747400	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		2 111,9	269	
747400	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	10		1 412,1	195,1	
747400	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 660,4	247,2	
747400	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	T_01	3 637			
747400	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 033,6	269	
747400	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	10		1 310,5	199,4	
747400	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 531,8	252,3	
747400	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	T_01	3 435			
747400	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 882,8	269	
747400	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	10		1 182,2	204,8	
747400	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 402,6	258,4	
747400	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	T_01	3 199			
747400	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 724,1	269	
747400	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de subida	5		1 088,1	210,4	
747400	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 372	259,5	
747400	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 432,4	264,7	
747400	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	T_01	3 004			
747400	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 560	269	
747400	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de subida	10		963,6	216,4	
747400	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 114,2	259,6	
747400	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	T_01	2 544			
747400	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 329,4	270	
747400	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	DEFAULT	8	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	8	3	Aceleração	Máximo de subida	10		855,6	222,8	
747400	DEFAULT	8	4	Aceleração	Máximo de subida	5		968,9	259,6	
747400	DEFAULT	8	5	Subida	Máximo de subida	T_01	2 561			
747400	DEFAULT	8	6	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 173,1	270	
747400	DEFAULT	8	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 260	278	
747400	DEFAULT	8	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	8	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	8	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	DEFAULT	9	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	9	3	Aceleração	Máximo de subida	10		783,8	226,8	
747400	DEFAULT	9	4	Aceleração	Máximo de subida	5		884,5	259,6	
747400	DEFAULT	9	5	Subida	Máximo de subida	T_01	2 600			
747400	DEFAULT	9	6	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 078,7	271,8	
747400	DEFAULT	9	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 182,6	282,7	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	DEFAULT	9	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	9	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	9	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	10	3 000			
747400	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	10		1 472,8	190	
747400	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	5		1 753,3	241,7	
747400	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	T_01	5 796			
747400	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 158,4	268,4	
747400	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	10	3 000			
747400	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	10		1 412,8	192,2	
747400	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	5		1 689,5	244,3	
747400	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	T_01	5 685			
747400	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 078,8	268,4	
747400	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	10	3 000			
747400	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	10		1 353,5	194,4	
747400	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	5		1 618,4	246,8	
747400	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	T_01	5 579			
747400	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 995	268,4	
747400	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	10	3 000			
747400	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	10		1 249,3	198,7	
747400	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	5		1 500,4	251,9	
747400	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	T_01	5 372			
747400	ICAO_A	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 847,9	268,4	
747400	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	10	3 000			
747400	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	10		1 131,2	204,1	
747400	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	5		1 367,5	257,8	
747400	ICAO_A	5	6	Subida	Máximo de subida	T_01	5 145			
747400	ICAO_A	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 686,7	268,4	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	10	3 000			
747400	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	10		1 017,7	209,8	
747400	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	5		1 223,8	259,1	
747400	ICAO_A	6	6	Subida	Máximo de subida	T_01	4 508			
747400	ICAO_A	6	7	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 416	264,3	
747400	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	4 921			
747400	ICAO_A	6	9	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 531	269	
747400	ICAO_A	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	6	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	6	12	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	10	3 000			
747400	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	10		908,3	215,8	
747400	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	5		1 082,4	259,1	
747400	ICAO_A	7	6	Subida	Máximo de subida	T_01	4 509			
747400	ICAO_A	7	7	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 308,4	269,1	
747400	ICAO_A	7	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 365,5	271	
747400	ICAO_A	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	ICAO_A	7	11	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_A	8	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	8	3	Subida	Máximo de subida	10	3 000			
747400	ICAO_A	8	4	Aceleração	Máximo de subida	10		801,1	222,2	
747400	ICAO_A	8	5	Aceleração	Máximo de subida	5		942,7	259,1	
747400	ICAO_A	8	6	Subida	Máximo de subida	T_01	4 540			
747400	ICAO_A	8	7	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 146,3	267,9	
747400	ICAO_A	8	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 230	277,7	
747400	ICAO_A	8	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	8	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	8	11	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_A	9	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	9	3	Subida	Máximo de subida	10	3 000			
747400	ICAO_A	9	4	Aceleração	Máximo de subida	10		734,4	226,3	
747400	ICAO_A	9	5	Aceleração	Máximo de subida	5		858,9	259,1	
747400	ICAO_A	9	6	Subida	Máximo de subida	T_01	4 590			
747400	ICAO_A	9	7	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 051,2	270,6	
747400	ICAO_A	9	8	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 143	282,2	
747400	ICAO_A	9	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	ICAO_A	9	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	9	11	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 890,2	182,3	
747400	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de descolagem	10	1 646			
747400	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 788,2	242	
747400	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_05	4 194			
747400	ICAO_B	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 170,6	259	
747400	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 836,7	184,9	
747400	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de descolagem	10	1 640			
747400	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 727,1	244,6	
747400	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_05	4 067			
747400	ICAO_B	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 088,1	259,2	
747400	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 777,6	187,5	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de descolagem	10	1 637			
747400	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 653,3	247,2	
747400	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	T_05C	3 942			
747400	ICAO_B	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 009,7	259,2	
747400	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 653,5	192,6	
747400	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de descolagem	10	1 633			
747400	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 535,2	252,2	
747400	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	T_05C	3 718			
747400	ICAO_B	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 858,5	259,2	
747400	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 518,3	198,7	
747400	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de descolagem	10	1 619			
747400	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 397,6	258,3	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	T_05C	3 459			
747400	ICAO_B	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 685,4	259,4	
747400	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 394,6	205,1	
747400	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 606			
747400	ICAO_B	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 346,5	264,7	
747400	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	T_05C	3 217			
747400	ICAO_B	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 560	269,2	
747400	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 271	211,9	
747400	ICAO_B	7	4	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 597			
747400	ICAO_B	7	5	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 112,4	259,4	
747400	ICAO_B	7	6	Subida	Máximo de subida	T_05C	2 759			
747400	ICAO_B	7	7	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 323,5	271,4	
747400	ICAO_B	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747400	ICAO_B	7	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	7	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_B	8	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	8	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 147	218,9	
747400	ICAO_B	8	4	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 592			
747400	ICAO_B	8	5	Aceleração	Máximo de subida	T_05		975,2	259,6	
747400	ICAO_B	8	6	Subida	Máximo de subida	T_05C	2 755			
747400	ICAO_B	8	7	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 209,5	278,4	
747400	ICAO_B	8	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	8	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	8	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747400	ICAO_B	9	2	Subida	Máximo de descolagem	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	9	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 070,9	223,3	
747400	ICAO_B	9	4	Subida	Máximo de descolagem	10	1 611			
747400	ICAO_B	9	5	Aceleração	Máximo de subida	T_05		893,7	259,5	
747400	ICAO_B	9	6	Subida	Máximo de subida	T_01	2 782			
747400	ICAO_B	9	7	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 119,3	282,7	
747400	ICAO_B	9	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	9	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	9	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	1	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			215	55
7478	DEFAULT	1	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			250	55
7478	DEFAULT	1	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			260	55
7478	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	1	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			295	50
7478	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	2	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			215	55
7478	DEFAULT	2	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			250	55
7478	DEFAULT	2	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			260	55
7478	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	2	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			295	50

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	3	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			215	55
7478	DEFAULT	3	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			250	55
7478	DEFAULT	3	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			260	55
7478	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	3	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			295	50
7478	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	4	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			220	55
7478	DEFAULT	4	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			250	55
7478	DEFAULT	4	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			268	55
7478	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	4	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			295	50

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	5	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			220	55
7478	DEFAULT	5	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			250	55
7478	DEFAULT	5	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			270	55
7478	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	5	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			295	50
7478	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	6	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			227	55
7478	DEFAULT	6	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			258	55
7478	DEFAULT	6	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			270	55
7478	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	F_0	3 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	DEFAULT	6	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			295	50
7478	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	7	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			230	55
7478	DEFAULT	7	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			260	55
7478	DEFAULT	7	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			275	55
7478	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	7	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			295	50
7478	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	DEFAULT	8	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	8	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			235	55
7478	DEFAULT	8	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			265	55
7478	DEFAULT	8	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			280	55

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	DEFAULT	8	6	Subida	Máximo de subida	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	8	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			295	50
7478	DEFAULT	8	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	DEFAULT	9	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	9	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			235	55
7478	DEFAULT	9	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			265	55
7478	DEFAULT	9	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			280	55
7478	DEFAULT	9	6	Subida	Máximo de subida	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	9	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			295	50
7478	DEFAULT	9	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	1	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			220	55
7478	ICAO_A	1	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			250	55

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	F_1	4 700			
7478	ICAO_A	1	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			276	50
7478	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	2	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			220	55
7478	ICAO_A	2	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			254	55
7478	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	F_1	4 800			
7478	ICAO_A	2	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			275	50
7478	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	3	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			220	55
7478	ICAO_A	3	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			255	55

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	F_1	4 500			
7478	ICAO_A	3	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			275	50
7478	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	4	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_10			220	55
7478	ICAO_A	4	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			255	55
7478	ICAO_A	4	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			275	55
7478	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	5	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			220	55
7478	ICAO_A	5	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			255	55
7478	ICAO_A	5	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			275	50

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	6	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			225	55
7478	ICAO_A	6	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			255	55
7478	ICAO_A	6	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			278	50
7478	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	7	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			225	55
7478	ICAO_A	7	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			255	55
7478	ICAO_A	7	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			278	50
7478	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_A	8	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	ICAO_A	8	3	Subida	Máximo de subida	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	8	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			230	55
7478	ICAO_A	8	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			265	55
7478	ICAO_A	8	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			280	50
7478	ICAO_A	8	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_A	9	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	9	3	Subida	Máximo de subida	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	9	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_5			230	55
7478	ICAO_A	9	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_1			265	55
7478	ICAO_A	9	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			280	50
7478	ICAO_A	9	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	1	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_10			210	55
7478	ICAO_B	1	4	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_5			250	55

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de descolagem	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	1	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			280	50
7478	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	2	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_10			223	55
7478	ICAO_B	2	4	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_5			250	55
7478	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de descolagem	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	2	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			280	50
7478	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	3	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_10			223	55
7478	ICAO_B	3	4	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_5			263	55
7478	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de descolagem	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	3	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			300	50

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	4	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_10			210	55
7478	ICAO_B	4	4	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_5			260	55
7478	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de descolagem	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	4	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			270	50
7478	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	5	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_10			228	55
7478	ICAO_B	5	4	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_5			262	55
7478	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de descolagem	F_1	2 760			
7478	ICAO_B	5	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			270	50
7478	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	6	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_10			231	55
7478	ICAO_B	6	4	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_5			264	55
7478	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de descolagem	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	6	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			300	50
7478	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	7	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_10			231	55
7478	ICAO_B	7	4	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_5			270	55
7478	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de descolagem	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	7	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	F_0			300	50
7478	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_B	8	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	8	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_10			235	55

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7478	ICAO_B	8	4	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_5			265	55
7478	ICAO_B	8	5	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_1			275	55
7478	ICAO_B	8	6	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F_10				
7478	ICAO_B	9	2	Subida	Máximo de descolagem	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	9	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_10			240	55
7478	ICAO_B	9	4	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_5			270	55
7478	ICAO_B	9	5	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	F_1			280	55
7478	ICAO_B	9	6	Subida	Máximo de subida	F_0	10 000			
747SP	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747SP	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747SP	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 469	163	
747SP	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	203	
747SP	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747SP	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747SP	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747SP	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 326	167	
747SP	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	207	
747SP	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747SP	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747SP	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 201	170	
747SP	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	210	
747SP	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747SP	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747SP	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 027	175	
747SP	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	215	
747SP	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747SP	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747SP	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 821	182	
747SP	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	222	
747SP	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747SP	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747SP	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 643	188	
747SP	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	228	
747SP	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no pontofinal em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747SP	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

Quadro I-4 (parte 2)

Ações de pilotagem predefinidas para a partida

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
747SP	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
747SP	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
747SP	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 403	196	
747SP	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 000	236	
747SP	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757300	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 097			
757300	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		2 252,1	211,8	
757300	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 480	215,4	
757300	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 569			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 701,7	250	
757300	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 041			
757300	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		2 154,9	213	
757300	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 352	218,6	
757300	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 412			
757300	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		2 062	214,5	
757300	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 223,5	221,8	
757300	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 275			
757300	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 521,8	250	
757300	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 901,4	217,4	
757300	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 061,8	228	
757300	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 099			
757300	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 374,1	250	
757300	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 729,2	221,7	
757300	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 881,8	236,7	
757300	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 891			
757300	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 227,3	250	
757300	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 655	224	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 836,4	240,1	
757300	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 829			
757300	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 159,2	250	
757300	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 388,6	198	
757300	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 528,2	215	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 693,5	250	
757300	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 304,9	199,6	
757300	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 441	215,6	
757300	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 597,7	250	
757300	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 242,3	201,6	
757300	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 357,6	216,7	
757300	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 500	250	
757300	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 127,1	205,3	
757300	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 221,4	221,1	
757300	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 359,4	250	
757300	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		997,2	210,6	
757300	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 076	227,9	
757300	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 192	250	
757300	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		945,1	213,2	
757300	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 031,2	230,6	
757300	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 127,9	250	
757300	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 097			
757300	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		2 252,1	211,8	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 480	215,4	
757300	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 569			
757300	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	1	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 701,7	250	
757300	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	1	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 041			
757300	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		2 154,9	213	
757300	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 352	218,6	
757300	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 412			
757300	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	2	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	2	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		2 062	214,5	
757300	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 223,5	221,8	
757300	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 275			
757300	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	3	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 521,8	250	
757300	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	3	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 901,4	217,4	
757300	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 061,8	228	
757300	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	2 099			
757300	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	4	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 374,1	250	
757300	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	4	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 729,2	221,7	
757300	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 881,8	236,7	
757300	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 891			
757300	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757300	ICAO_B	5	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 227,3	250	
757300	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	5	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
757300	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 655	224	
757300	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 836,4	240,1	
757300	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de descolagem	T_00	1 829			
757300	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	6	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 159,2	250	
757300	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	6	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757PW	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 471	190,1	
757PW	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 636,4	206	
757PW	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 822,2	250	
757PW	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 403,6	191,4	
757PW	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 568,2	208,7	
757PW	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 742,7	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 339,2	193	
757PW	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 495,9	211,1	
757PW	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 666,7	211,6	
757PW	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 661	250	
757PW	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 213,5	196,4	
757PW	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 353,6	213,7	
757PW	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 460,3	217,4	
757PW	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 510,6	250	
757PW	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 082,9	200,8	
757PW	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 212	218,5	
757PW	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 291,1	224,3	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 352,4	250	
757PW	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 005,7	203,9	
757PW	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 124,3	221,9	
757PW	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 220	228,7	
757PW	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 259,5	250	
757PW	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		938,1	207	
757PW	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 052,4	225,2	
757PW	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 134,5	233,3	
757PW	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	7	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 172,9	250	
757PW	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757PW	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 399,5	188	
757PW	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 605,4	205,8	
757PW	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 804,8	250	
757PW	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757PW	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
757PW	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 337,7	189,5	
757PW	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 522,3	207,2	
757PW	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 725,5	250	
757PW	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757PW	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757PW	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 271,9	191,1	
757PW	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 451,8	208,2	
757PW	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 638	250	
757PW	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757PW	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757PW	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 153,8	194,7	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 312,6	212,2	
757PW	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 486	250	
757PW	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757PW	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757PW	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 028,8	199,2	
757PW	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 171,1	217,2	
757PW	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 325,6	250	
757PW	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757PW	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757PW	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		953,4	202,5	
757PW	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 087,8	220,6	
757PW	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 225,5	250	
757PW	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757PW	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757PW	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		886,5	205,7	
757PW	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 012,8	224	
757PW	ICAO_A	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 140,1	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 970,1	206	
757PW	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 821,5	250	
757PW	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 899,2	208,7	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 743,3	250	
757PW	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 825,8	211,6	
757PW	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 659,4	250	
757PW	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 690,7	217,4	
757PW	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 512,3	250	
757PW	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 543,6	224,1	
757PW	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 351,8	250	
757PW	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 458,3	228,7	
757PW	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	6	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 257,5	250	
757PW	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757PW	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757PW	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 380,6	233,3	
757PW	ICAO_B	7	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	7	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 173,6	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757PW	ICAO_B	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 613,9	192,4	
757RR	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 779,7	206,3	
757RR	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 966,1	250	
757RR	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 544,6	193,9	
757RR	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 703,3	209,2	
757RR	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 879,3	250	
757RR	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 474,6	195,5	
757RR	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 627,6	212,2	
757RR	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 787,2	250	
757RR	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 338	199	
757RR	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 484,6	216,4	
757RR	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 560	218,3	
757RR	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 623,1	250	
757RR	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757RR	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 196,6	203,7	
757RR	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 325,3	221,1	
757RR	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 400	225,7	
757RR	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 447,1	250	
757RR	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 142,2	205,8	
757RR	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 258	223,4	
757RR	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 329,6	228,9	
757RR	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 377,4	250	
757RR	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 071,3	208,8	
757RR	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 181,5	226,7	
757RR	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 265,9	233,3	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 287,6	250	
757RR	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757RR	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757RR	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 543,3	190,3	
757RR	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 735,6	206,1	
757RR	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 959,8	250	
757RR	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757RR	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757RR	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 472,7	191,9	
757RR	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 660,2	208,9	
757RR	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 876	250	
757RR	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757RR	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 401	193,6	
757RR	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 590,6	211,5	
757RR	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 769,2	250	
757RR	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757RR	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757RR	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 271,5	197,3	
757RR	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 436	214,5	
757RR	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 593,3	250	
757RR	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757RR	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757RR	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757RR	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 134,7	202,1	
757RR	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 278,3	219,8	
757RR	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 416,8	250	
757RR	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757RR	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 083,2	204,3	
757RR	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 218,6	222,1	
757RR	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 348,5	250	
757RR	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
757RR	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	5	3 000			
757RR	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 013,1	207,4	
757RR	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 137,3	225,4	
757RR	ICAO_A	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 256,7	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		2 227,2	201,9	
757RR	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 474,2	206,3	
757RR	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 965,3	250	
757RR	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		2 139,9	203	
757RR	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 400	209,2	
757RR	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 876,9	250	
757RR	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		2 051,2	204,3	
757RR	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 300	212,1	
757RR	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 788	250	
757RR	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 884,9	207,3	
757RR	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		2 135,6	218,4	
757RR	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
757RR	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 621,6	250	
757RR	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 713,8	211,3	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 935,5	225,8	
757RR	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 447,1	250	
757RR	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 646,9	213,1	
757RR	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 872,3	228,9	
757RR	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	6	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 379,1	250	
757RR	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
757RR	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
757RR	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	5	1 000			
757RR	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05		1 562,1	215,8	
757RR	ICAO_B	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 781,3	233,3	
757RR	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	7	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 287,6	250	
757RR	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	7	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	7	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
767300	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767300	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767300	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 198	152	
767300	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 198	172	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767300	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	215	
767300	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	235	
767300	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	1	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	1	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767300	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767300	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 112	155	
767300	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 112	175	
767300	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	218	
767300	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	238	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767300	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	2	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	2	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767300	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767300	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 029	158	
767300	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		2 029	178	
767300	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	221	
767300	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	241	
767300	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	3	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767300	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	3	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767300	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767300	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 895	163	
767300	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 895	183	
767300	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	225	
767300	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	245	
767300	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	4	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767300	DEFAULT	4	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767300	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767300	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 744	169	
767300	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 744	189	
767300	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	231	
767300	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	251	
767300	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767300	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767300	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 602	175	
767300	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 602	195	
767300	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	237	
767300	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	257	
767300	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767300	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767300	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 542	178	
767300	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 542	198	
767300	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	240	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767300	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	260	
767300	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767400	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 695,3	215,4	
767400	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		2 123,3	250	
767400	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 648,7	217,9	
767400	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		2 040,6	250	
767400	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 584,9	220,5	
767400	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 953,3	250	
767400	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 482,5	225,1	
767400	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 821,8	250	
767400	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 360,1	230,5	
767400	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 661,5	250	
767400	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 246,4	236	
767400	DEFAULT	6	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 508	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 091,3	244,3	
767400	DEFAULT	7	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 303,8	250	
767400	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05A		1 659,9	215,1	
767400	ICAO_A	1	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	4 616			
767400	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		2 098,5	250	
767400	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05A		1 600	217,6	
767400	ICAO_A	2	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	4 536			
767400	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		2 008	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05B		1 536,2	220,4	
767400	ICAO_A	3	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	4 454			
767400	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 935,8	250	
767400	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05B		1 434,4	224,8	
767400	ICAO_A	4	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	4 323			
767400	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 796,6	250	
767400	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05B		1 318,8	230,2	
767400	ICAO_A	5	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	4 173			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 640	250	
767400	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05B		1 258,5	250	
767400	ICAO_A	6	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05B		1 073	250	
767400	ICAO_A	7	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	7	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		2 330,5	215,3	
767400	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	3 491			
767400	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		2 147	250	
767400	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		2 267,2	217,9	
767400	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	3 393			
767400	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		2 080,9	250	
767400	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		2 183,7	220,6	
767400	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	3 292			
767400	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 975,7	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		2 054,4	225	
767400	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	3 128			
767400	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 850,9	250	
767400	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		1 908,2	230,4	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	2 944			
767400	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 653,1	250	
767400	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		1 771,1	236	
767400	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	2 766			
767400	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	6	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 521,4	250	
767400	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767400	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
767400	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		1 560,3	239,8	
767400	ICAO_B	7	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	2 111			
767400	ICAO_B	7	5	Aceleração	Máximo de descolagem	T_00_U		1 840	244,3	
767400	ICAO_B	7	6	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	2 523			
767400	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	7	8	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 303,8	250	
767400	ICAO_B	7	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	7	10	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	7	11	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767CF6	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767CF6	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 913	144	
767CF6	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 913	164	
767CF6	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	204	
767CF6	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	224	
767CF6	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	1	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	1	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767CF6	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 840	147	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767CF6	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 840	167	
767CF6	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	206	
767CF6	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	226	
767CF6	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	2	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	2	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767CF6	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 769	150	
767CF6	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 769	170	
767CF6	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	209	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767CF6	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	229	
767CF6	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	3	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	3	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767CF6	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 656	155	
767CF6	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 656	175	
767CF6	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	214	
767CF6	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	234	
767CF6	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767CF6	DEFAULT	4	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	4	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767CF6	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 529	160	
767CF6	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 529	180	
767CF6	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	219	
767CF6	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	239	
767CF6	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	5	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767CF6	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	5	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767CF6	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 407	166	
767CF6	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 407	186	
767CF6	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	225	
767CF6	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	245	
767CF6	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	6	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	6	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767CF6	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 345	169	
767CF6	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 345	189	
767CF6	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	228	
767CF6	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	248	
767CF6	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	7	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	7	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767JT9	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 879	145	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767JT9	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 879	165	
767JT9	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	204	
767JT9	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	224	
767JT9	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	1	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	1	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767JT9	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 807	148	
767JT9	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 807	168	
767JT9	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	207	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767JT9	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	227	
767JT9	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	2	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	2	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767JT9	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 738	150	
767JT9	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 738	170	
767JT9	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	210	
767JT9	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	230	
767JT9	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767JT9	DEFAULT	3	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	3	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767JT9	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 626	155	
767JT9	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 626	175	
767JT9	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	214	
767JT9	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	234	
767JT9	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	4	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767JT9	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	4	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767JT9	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 499	161	
767JT9	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 499	181	
767JT9	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	220	
767JT9	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	240	
767JT9	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	5	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	5	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767JT9	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 379	167	
767JT9	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 379	187	
767JT9	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	226	
767JT9	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	246	
767JT9	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	6	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	6	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
767JT9	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 328	170	
767JT9	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 328	190	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
767JT9	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	1		1 000	228	
767JT9	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	248	
767JT9	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	7	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	7	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
777200	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 089			
777200	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 583,4	205,9	
777200	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 744,7	213,7	
777200	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 856,6	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 057			
777200	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 526,8	206,6	
777200	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 681	215,6	
777200	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 791,2	250	
777200	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 022			
777200	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 468,5	207,3	
777200	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 618,3	217,7	
777200	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 725,7	250	
777200	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 363,3	208,9	
777200	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 510,5	221,7	
777200	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 601,3	250	
777200	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 247,5	211	
777200	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 389,1	225,5	
777200	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 467,1	250	
777200	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 136,7	213,4	
777200	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 275	231,5	
777200	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 337,6	250	
777200	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 032,4	216,2	
777200	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 147	228,5	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 189,4	236,6	
777200	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	7	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 215,6	250	
777200	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	DEFAULT	8	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	8	3	Aceleração	Máximo de subida	T_01		931,9	219,4	
777200	DEFAULT	8	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 033,1	232,5	
777200	DEFAULT	8	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 088,7	242	
777200	DEFAULT	8	6	Subida	Máximo de subida	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	8	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 101,5	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	DEFAULT	8	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	8	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	8	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
777200	DEFAULT	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	DEFAULT	9	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	9	3	Aceleração	Máximo de subida	T_01		874,9	221,7	
777200	DEFAULT	9	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		969,4	235,4	
777200	DEFAULT	9	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 020,2	245,6	
777200	DEFAULT	9	6	Subida	Máximo de subida	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	9	7	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 031,1	250	
777200	DEFAULT	9	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	9	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	9	10	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05A		1 504	203,3	
777200	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 700	213,4	
777200	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 856,1	250	
777200	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05A		1 451,9	204	
777200	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 633,4	215,4	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 789,9	250	
777200	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05A		1 395,1	204,9	
777200	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 575	217,3	
777200	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 719,4	250	
777200	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05A		1 295,2	206,6	
777200	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 477,7	221,3	
777200	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 592,4	250	
777200	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05A		1 182,6	208,8	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 346,3	222,1	
777200	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 451,1	250	
777200	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		1 075,6	211,4	
777200	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 217,4	223,4	
777200	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 316,4	250	
777200	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		973,3	214,3	
777200	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		1 104,3	227,2	
777200	ICAO_A	7	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 188,2	250	
777200	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	7	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	7	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_A	8	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	8	3	Subida	Máximo de subida	T_01	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_A	8	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		877,9	217,6	
777200	ICAO_A	8	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		997,4	231,4	
777200	ICAO_A	8	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 071,6	250	
777200	ICAO_A	8	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			
777200	ICAO_A	8	8	Subida	Máximo de subida	T_00H	7 500			
777200	ICAO_A	8	9	Subida	Máximo de subida	T_00H	10 000			
777200	ICAO_A	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_A	9	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	9	3	Subida	Máximo de subida	T_05	3 000			
777200	ICAO_A	9	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05		820,9	220	
777200	ICAO_A	9	5	Aceleração	Máximo de subida	T_01		930,3	234,3	
777200	ICAO_A	9	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00H		1 000	250	
777200	ICAO_A	9	7	Subida	Máximo de subida	T_00H	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_A	9	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	9	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 089			
777200	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05A		2 183,5	193,8	
777200	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 783,1	213,6	
777200	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 857,4	250	
777200	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 057			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05A		2 121,3	195,8	
777200	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 722,3	215,5	
777200	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 789,8	250	
777200	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 022			
777200	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05A		2 059,4	197,9	
777200	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 664,2	217,6	
777200	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 723	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05A		1 940,1	201,8	
777200	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 555,7	221,6	
777200	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 602,1	250	
777200	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05A		1 809,2	206,7	
777200	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 431,6	226,5	
777200	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 466,4	250	
777200	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05A		1 683,9	211,6	
777200	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 315,7	231,4	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	6	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 337,6	250	
777200	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05A		1 562,2	216,6	
777200	ICAO_B	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 197,4	236,5	
777200	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	7	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 214,8	250	
777200	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	7	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_B	7	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_B	8	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	8	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05A		1 450,3	222,2	
777200	ICAO_B	8	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 090,6	241,9	
777200	ICAO_B	8	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	8	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 101,5	250	
777200	ICAO_B	8	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	8	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	8	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05				
777200	ICAO_B	9	2	Subida	Máximo de descolagem	T_05C	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777200	ICAO_B	9	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05A		1 381,9	225,8	
777200	ICAO_B	9	4	Aceleração	Máximo de descolagem	T_01		1 025,7	245,6	
777200	ICAO_B	9	5	Subida	Máximo de subida	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	9	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00		1 031,1	250	
777200	ICAO_B	9	7	Subida	Máximo de subida	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	9	8	Subida	Máximo de subida	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	9	9	Subida	Máximo de subida	T_00	10 000			
777300	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 068			
777300	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 471,6	215,4	
777300	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 779,1	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 064			
777300	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 418	217,8	
777300	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 713,9	250	
777300	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 062			
777300	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 368	220,3	
777300	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 638,9	250	
777300	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 058			
777300	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 279	224,3	
777300	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 519,4	250	
777300	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 053			
777300	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 179,2	229,4	
777300	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 392,1	250	
777300	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 049			
777300	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 082,8	234,4	
777300	DEFAULT	6	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 260	250	
777300	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 042			
777300	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		911,6	243,4	
777300	DEFAULT	7	4	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 060,3	250	
777300	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 565			
777300	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 420,7	215,2	
777300	ICAO_A	1	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	4 117			
777300	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 762,5	250	
777300	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 563			
777300	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 372,5	217,6	
777300	ICAO_A	2	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	4 014			
777300	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 691,8	250	
777300	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 561			
777300	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_05_U		1 320,6	220	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	ICAO_A	3	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	4 041			
777300	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 616	250	
777300	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 557			
777300	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 320,5	250	
777300	ICAO_A	4	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_05_U				
777300	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 199,1	250	
777300	ICAO_A	5	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	5	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 083,7	250	
777300	ICAO_A	6	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	ICAO_A	6	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		889	250	
777300	ICAO_A	7	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	7	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		2 149,6	215,4	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	3 416			
777300	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 800	250	
777300	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		2 086,3	217,9	
777300	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	3 205			
777300	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 772,6	250	
777300	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		2 020,6	220,3	
777300	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	3 076			
777300	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 708,6	250	
777300	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		1 895,3	226,3	
777300	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	2 894			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 525,8	250	
777300	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		1 768,6	229,4	
777300	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	2 679			
777300	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 387,7	250	
777300	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		1 639,4	235,5	
777300	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	2 402			
777300	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	6	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_20_U				
777300	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_05_U		1 491	244,4	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
777300	ICAO_B	7	4	Subida	Máximo de descolagem	T_00_U	2 216			
777300	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de subida	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	7	6	Aceleração	Máximo de subida	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	7	8	Subida	Máximo de subida	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	7	9	Subida	Máximo de subida	T_00_U	10 000			
7773ER	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	1	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	1	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			223	50
7773ER	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	1	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	2	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	2	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			225	50
7773ER	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	2	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 355			
7773ER	DEFAULT	3	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			204	55
7773ER	DEFAULT	3	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			228	50

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	3	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 289			
7773ER	DEFAULT	4	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			205	55
7773ER	DEFAULT	4	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			230	50
7773ER	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	4	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	DEFAULT	5	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			210	55
7773ER	DEFAULT	5	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			235	50
7773ER	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	5	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 142			
7773ER	DEFAULT	6	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			215	55
7773ER	DEFAULT	6	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			240	50
7773ER	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	6	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 067			
7773ER	DEFAULT	7	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	7	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			248	50
7773ER	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	7	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	8	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	8	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	8	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			255	50
7773ER	DEFAULT	8	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	8	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			256	50

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	DEFAULT	8	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	9	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	9	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			226	55
7773ER	DEFAULT	9	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			261	50
7773ER	DEFAULT	9	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	9	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			261,1	50
7773ER	DEFAULT	9	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	1	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			210	55
7773ER	ICAO_A	1	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			220	55

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 400			
7773ER	ICAO_A	1	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	2	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	2	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 300			
7773ER	ICAO_A	2	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	3	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	3	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 200			
7773ER	ICAO_A	3	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	4	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	4	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 100			
7773ER	ICAO_A	4	7	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	5	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	5	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	5	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	6	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	6	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			230	55

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_A	6	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	7	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	7	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	7	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	8	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	8	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	8	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_A	8	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	8	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			255	50
7773ER	ICAO_A	8	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	9	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	9	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	9	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			230	55
7773ER	ICAO_A	9	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			240	55
7773ER	ICAO_A	9	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			260	50
7773ER	ICAO_A	9	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 434			
7773ER	ICAO_B	1	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			223	55

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	3 564			
7773ER	ICAO_B	1	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	1	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 396			
7773ER	ICAO_B	2	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			225	55
7773ER	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	3 442			
7773ER	ICAO_B	2	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	2	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 355			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_B	3	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			228	55
7773ER	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	3 314			
7773ER	ICAO_B	3	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	3	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 289			
7773ER	ICAO_B	4	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			231	55
7773ER	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	3 104			
7773ER	ICAO_B	4	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	4	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_B	5	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			236	55
7773ER	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	5	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			245	50
7773ER	ICAO_B	5	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 138			
7773ER	ICAO_B	6	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			241	55
7773ER	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	6	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 067			
7773ER	ICAO_B	7	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			249	55

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_B	7	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 451			
7773ER	ICAO_B	7	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			250	55
7773ER	ICAO_B	7	6	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	8	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7773ER	ICAO_B	8	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			257	55
7773ER	ICAO_B	8	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 280			
7773ER	ICAO_B	8	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			257	55
7773ER	ICAO_B	8	6	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	8	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	9	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7773ER	ICAO_B	9	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			261	55
7773ER	ICAO_B	9	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 180			
7773ER	ICAO_B	9	5	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			262	55
7773ER	ICAO_B	9	6	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	9	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	1	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	1	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			225	55
7878R	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	1	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	DEFAULT	2	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	2	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			222	55
7878R	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	2	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	3	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	3	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			230	55
7878R	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	3	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	4	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	4	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			228	55
7878R	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	4	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	5	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			218	55
7878R	DEFAULT	5	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			235	55
7878R	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	5	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	6	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7878R	DEFAULT	6	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			238	55
7878R	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	6	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	7	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			224	55
7878R	DEFAULT	7	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			243	55
7878R	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	7	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	8	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	8	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			226	55
7878R	DEFAULT	8	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			246	55
7878R	DEFAULT	8	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	8	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	8	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	9	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	9	3	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			230	55
7878R	DEFAULT	9	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_1			245	55
7878R	DEFAULT	9	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	DEFAULT	9	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	9	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	1	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	1	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 500			
7878R	ICAO_A	1	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	2	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	ICAO_A	2	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	2	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	3	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	3	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	3	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	ICAO_A	4	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	4	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 300			
7878R	ICAO_A	4	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	5	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			224	55
7878R	ICAO_A	5	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 200			
7878R	ICAO_A	5	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	6	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			226	55
7878R	ICAO_A	6	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 100			
7878R	ICAO_A	6	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	7	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	7	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	7	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	ICAO_A	8	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	8	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	8	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	8	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	8	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	8	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	9	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	9	3	Subida	Máximo de subida	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	9	4	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_A	9	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	9	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	9	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	1	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	1	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	2	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	2	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	3	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	3	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	4	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			225	55
7878R	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 600			
7878R	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	4	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	5	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 500			
7878R	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	5	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	6	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 400			
7878R	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	6	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	7	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_B	7	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 200			
7878R	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	7	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	8	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	8	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			240	55
7878R	ICAO_B	8	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	8	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	8	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	8	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
7878R	ICAO_B	9	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	9	2	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	9	3	Percentagem de aceleração	Máximo de descolagem	FLAP_5			245	55
7878R	ICAO_B	9	4	Subida	Máximo de descolagem	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	9	5	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	9	6	Percentagem de aceleração	Máximo de subida	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	9	7	Subida	Máximo de subida	FLAP_0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 275	250	
A300-622R	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 216,8	250	
A300-622R	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 159,4	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 065,5	250	
A300-622R	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	0		953,9	250	
A300-622R	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	DEFAULT	6	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	0		870,9	250	
A300-622R	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		979,6	185,2	
A300-622R	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 107,6	204,5	
A300-622R	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	0		1 303,7	250	
A300-622R	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		935	189,1	
A300-622R	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 059,7	207,3	
A300-622R	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	0		1 241,6	250	
A300-622R	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		890,5	193,1	
A300-622R	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 012,1	210,1	
A300-622R	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	0		1 180,8	250	
A300-622R	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		817,4	200	
A300-622R	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	0		933,4	215,2	
A300-622R	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	0		1 081,4	250	
A300-622R	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		729	208,9	
A300-622R	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	0		839,1	222,1	
A300-622R	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	0		963,8	250	
A300-622R	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		660,6	216,3	
A300-622R	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	0		765,7	227,9	
A300-622R	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	0		876,5	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 275	250	
A300-622R	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 216,8	250	
A300-622R	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 159,4	250	
A300-622R	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 065,5	250	
A300-622R	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300-622R	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de subida	0		953,9	250	
A300-622R	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A300-622R	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	6	5	Aceleração	Máximo de subida	0		870,9	250	
A300-622R	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	8				
A300B4-203	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	8	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300B4-203	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	8		2 440	169	
A300B4-203	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 830	189	
A300B4-203	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	209	
A300B4-203	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	8				
A300B4-203	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	8		2 268	174	
A300B4-203	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 701	194	
A300B4-203	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	214	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300B4-203	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	8				
A300B4-203	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	8		2 137	178	
A300B4-203	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 603	198	
A300B4-203	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	218	
A300B4-203	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300B4-203	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	8				
A300B4-203	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	8		1 912	186	
A300B4-203	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 434	206	
A300B4-203	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	226	
A300B4-203	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A300B4-203	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	8				
A300B4-203	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	8		1 688	194	
A300B4-203	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 266	214	
A300B4-203	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	234	
A300B4-203	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A310-304	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 475,7	179,5	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 454,9	250	
A310-304	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 415,7	183	
A310-304	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 392,7	250	
A310-304	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 357	186,6	
A310-304	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 332,3	250	
A310-304	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 234,1	250	
A310-304	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 117,9	250	
A310-304	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		990,5	214,3	
A310-304	DEFAULT	6	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	0		944,8	250	
A310-304	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		1 167,6	179,4	
A310-304	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 273,6	200,4	
A310-304	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	0		1 496,6	250	
A310-304	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		1 115,8	182,9	
A310-304	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 222,3	202,8	
A310-304	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	0		1 430,5	250	
A310-304	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		1 065,4	186,5	
A310-304	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 172,6	205,3	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	0		1 366,6	250	
A310-304	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		984,3	192,7	
A310-304	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 091,4	209,7	
A310-304	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	0		1 262,9	250	
A310-304	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		888,4	200,8	
A310-304	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	0		994,5	215,7	
A310-304	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	0		1 140,7	250	
A310-304	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	1500		747,4	214,2	
A310-304	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	0		848,6	226,2	
A310-304	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	0		959,5	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 475,7	179,5	
A310-304	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 454,9	250	
A310-304	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 415,7	183	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 392,7	250	
A310-304	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 357	186,6	
A310-304	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 332,3	250	
A310-304	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 234,1	250	
A310-304	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de subida	0		1 117,9	250	
A310-304	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A310-304	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1500				
A310-304	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1500		990,5	214,3	
A310-304	ICAO_B	6	4	Subida	Máximo de subida	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	6	5	Aceleração	Máximo de subida	0		944,8	250	
A310-304	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	0	10 000			
A319-131	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 177,5	200,7	
A319-131	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 320,8	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		997,1	185,3	
A319-131	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 128,9	203,3	
A319-131	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 264	250	
A319-131	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		952,7	189	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 081	206	
A319-131	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		880,8	195,6	
A319-131	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 001,7	210,8	
A319-131	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	DEFAULT	5	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		735,2	169,7	
A319-131	DEFAULT	5	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		793,4	208,8	
A319-131	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		860	221,2	
A319-131	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		964,2	250	
A319-131	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		822,7	181,4	
A319-131	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		972,3	196,5	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 162,8	223,8	
A319-131	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 374,2	250	
A319-131	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		786,5	185,2	
A319-131	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		935,4	199,4	
A319-131	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 115,9	225,3	
A319-131	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 312,1	250	
A319-131	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	ICAO_A	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		751,1	188,9	
A319-131	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		899,4	202,4	
A319-131	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 070,2	226,9	
A319-131	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 252	250	
A319-131	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		693,7	195,4	
A319-131	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		840,2	207,6	
A319-131	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		996,8	230	
A319-131	ICAO_A	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 155,3	250	
A319-131	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_A	5	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	5	4	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1+F		637,2	208,7	
A319-131	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	1		733,4	218,7	
A319-131	ICAO_A	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		869,2	237,4	

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	ICAO_A	5	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		987,8	250	
A319-131	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	5	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 177,5	200,7	
A319-131	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 320,8	250	
A319-131	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		997,1	185,3	
A319-131	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 128,9	203,3	
A319-131	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 264	250	
A319-131	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		952,7	189	
A319-131	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 081	206	
A319-131	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		880,8	195,6	
A319-131	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 001,7	210,8	
A319-131	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A319-131	ICAO_B	5	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_B	5	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		793,4	208,8	
A319-131	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		860	221,2	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A319-131	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		964,2	250	
A319-131	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 300,7	208,1	
A320-211	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 243,7	210,7	
A320-211	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 171	250	
A320-211	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 189,2	213,5	
A320-211	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		972,6	201,4	
A320-211	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 101	218,7	
A320-211	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 021	250	
A320-211	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		933,1	205,1	
A320-211	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 056	221,4	
A320-211	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		973,2	250	
A320-211	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		812,1	186,1	
A320-211	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		933,5	201,2	
A320-211	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 119,7	228,2	
A320-211	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 240,5	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		769,5	190,1	
A320-211	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		899,8	204,3	
A320-211	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 069,9	229,9	
A320-211	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 176,4	250	
A320-211	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		730,3	194,1	
A320-211	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		868	207,6	
A320-211	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 021,8	231,7	
A320-211	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 115,4	250	
A320-211	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		670,3	201,2	
A320-211	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		816,4	213,5	
A320-211	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		942	235,2	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	ICAO_A	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 017,5	250	
A320-211	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		640,5	205	
A320-211	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1		789,5	216,6	
A320-211	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		899,5	237,1	
A320-211	ICAO_A	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		968,2	250	
A320-211	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 300,7	208,1	
A320-211	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 243,7	210,7	
A320-211	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 171	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 189,2	213,5	
A320-211	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		972,6	201,4	
A320-211	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 101	218,7	
A320-211	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 021	250	
A320-211	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-211	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		933,1	205,1	
A320-211	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 056	221,4	
A320-211	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		973,2	250	
A320-211	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-211	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 372,6	208,6	
A320-232	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 315,7	211	
A320-232	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 260,6	213,6	
A320-232	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 170,7	218,4	
A320-232	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		921,9	210,9	
A320-232	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 033,9	226,5	
A320-232	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		876,3	250	
A320-232	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		776,1	185,4	
A320-232	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		906,7	200,1	
A320-232	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 062	226	
A320-232	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 218,7	250	
A320-232	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		739,7	189,1	
A320-232	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		870	203	
A320-232	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 015,7	227,5	
A320-232	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 160,7	250	
A320-232	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		705	193	
A320-232	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		834,6	206,1	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		971,6	229,2	
A320-232	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 105,4	250	
A320-232	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		650,5	199,8	
A320-232	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		776,9	211,6	
A320-232	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		901,1	232,6	
A320-232	ICAO_A	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 016,8	250	
A320-232	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		568,3	210,7	
A320-232	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1		687,3	220,6	
A320-232	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		794,5	238,5	
A320-232	ICAO_A	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		884,4	250	
A320-232	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 372,6	208,6	
A320-232	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 315,7	211	
A320-232	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 260,6	213,6	
A320-232	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

Quadro I-4 (parte 3)

Ações de pilotagem predefinidas para a partida

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 170,7	218,4	
A320-232	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A320-232	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		921,9	210,9	
A320-232	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 033,9	226,5	
A320-232	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A320-232	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		876,3	250	
A320-232	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 235,6	195	
A321-232	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 376	219,7	
A321-232	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 180,9	199	
A321-232	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 316,8	222,2	
A321-232	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 127,9	203	
A321-232	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 259,2	224,8	
A321-232	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 015,1	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 039	209	
A321-232	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 161,6	228,6	
A321-232	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		923,7	250	
A321-232	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		889,6	210	
A321-232	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		969,1	226,5	
A321-232	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		752,3	250	
A321-232	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		819,7	194,9	
A321-232	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		920,7	210,8	
A321-232	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 039,9	234,6	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 125,4	250	
A321-232	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		778,4	198,9	
A321-232	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		874,3	213,7	
A321-232	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		987,1	236,1	
A321-232	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 066,3	250	
A321-232	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		737,9	202,9	
A321-232	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		829,1	216,7	
A321-232	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		936,1	237,7	
A321-232	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 009,5	250	
A321-232	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		670,5	209,9	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		754,2	222,1	
A321-232	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		852,9	240,9	
A321-232	ICAO_A	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		917,2	250	
A321-232	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		551,5	210	
A321-232	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1		604,9	219,9	
A321-232	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		685,2	235,3	
A321-232	ICAO_A	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		749,8	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 235,6	195	
A321-232	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 376	219,7	
A321-232	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 180,9	199	
A321-232	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 316,8	222,2	
A321-232	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 127,9	203	
A321-232	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 259,2	224,8	
A321-232	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 015,1	250	
A321-232	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 039	209	
A321-232	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 161,6	228,6	
A321-232	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		923,7	250	
A321-232	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A321-232	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		889,6	210	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A321-232	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		969,1	226,5	
A321-232	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		752,3	250	
A321-232	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 267,7	207,4	
A330-301	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 228,7	208,6	
A330-301	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 176	250	
A330-301	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 190,2	209,8	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 134,5	250	
A330-301	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 126,6	212,1	
A330-301	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		951,6	186,7	
A330-301	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 051,7	215,3	
A330-301	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		986,6	250	
A330-301	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		883,9	193	
A330-301	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		978,1	218,9	
A330-301	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		908,7	250	
A330-301	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		864,2	195	
A330-301	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		956,5	220,1	
A330-301	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		885,7	250	
A330-301	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		722,8	170,7	
A330-301	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		783,9	193	
A330-301	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		965	210,2	
A330-301	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 210,9	250	
A330-301	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		694,4	173,3	
A330-301	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		758,4	194,7	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		938	211,3	
A330-301	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 168,1	250	
A330-301	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		668,3	176	
A330-301	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		734,4	196,4	
A330-301	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		911,9	212,4	
A330-301	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 126,3	250	
A330-301	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		622	180,8	
A330-301	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		698,3	199,8	
A330-301	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		871,8	214,9	
A330-301	ICAO_A	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 057,8	250	
A330-301	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		569,3	186,8	
A330-301	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1		663,1	204,4	
A330-301	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		827,1	218,4	
A330-301	ICAO_A	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		977,1	250	
A330-301	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		519,8	193	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	1		634,2	209,3	
A330-301	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		781	222,2	
A330-301	ICAO_A	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		898,1	250	
A330-301	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		506,2	194,9	
A330-301	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	1		625,8	210,8	
A330-301	ICAO_A	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		766,4	223,5	
A330-301	ICAO_A	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		875,2	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_A	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 267,7	207,4	
A330-301	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 228,7	208,6	
A330-301	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 176	250	
A330-301	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 190,2	209,8	
A330-301	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 134,5	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 126,6	212,1	
A330-301	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		951,6	186,7	
A330-301	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 051,7	215,3	
A330-301	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		986,6	250	
A330-301	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		883,9	193	
A330-301	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		978,1	218,9	
A330-301	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		908,7	250	
A330-301	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-301	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-301	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		864,2	195	
A330-301	ICAO_B	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		956,5	220,1	
A330-301	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		885,7	250	
A330-301	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 273,5	174,9	
A330-343	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 384,8	213,9	
A330-343	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 340,4	215	
A330-343	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 296,6	216,1	
A330-343	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 180	250	
A330-343	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 224,1	218,3	
A330-343	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 139,2	221,4	
A330-343	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		962,8	197,3	
A330-343	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 054,3	224,5	
A330-343	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		943,3	250	
A330-343	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		869,5	200,8	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		948,6	225	
A330-343	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		842	250	
A330-343	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		839,6	174,8	
A330-343	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		914,2	200,1	
A330-343	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 103,7	218,9	
A330-343	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 253,2	250	
A330-343	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		801,5	177,5	
A330-343	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		885,4	201,7	
A330-343	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 068,3	219,8	
A330-343	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 208,4	250	
A330-343	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		766,4	180,3	
A330-343	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		857,9	203,5	
A330-343	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 033,8	220,9	
A330-343	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 164,8	250	
A330-343	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		717,5	185,3	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		814,6	206,8	
A330-343	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		977,3	223	
A330-343	ICAO_A	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 093,5	250	
A330-343	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		661,1	191,5	
A330-343	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1		767	211,2	
A330-343	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		910,6	226,1	
A330-343	ICAO_A	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 011	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		607,1	197,4	
A330-343	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	1		717	215,3	
A330-343	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		840,3	228,8	
A330-343	ICAO_A	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		929,9	250	
A330-343	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		538	200,4	
A330-343	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	1		638,8	216,2	
A330-343	ICAO_A	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		743,9	228,1	
A330-343	ICAO_A	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		830,4	250	
A330-343	ICAO_A	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 273,5	174,9	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 384,8	213,9	
A330-343	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 340,4	215	
A330-343	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 296,6	216,1	
A330-343	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 180	250	
A330-343	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 224,1	218,3	
A330-343	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 139,2	221,4	
A330-343	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		962,8	197,3	
A330-343	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 054,3	224,5	
A330-343	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		943,3	250	
A330-343	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A330-343	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		869,5	200,8	
A330-343	ICAO_B	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		948,6	225	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A330-343	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		842	250	
A330-343	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 101,1	215,2	
A340-211	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		973,9	180,5	
A340-211	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 061,1	216,3	
A340-211	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		930,2	183,1	
A340-211	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 021,2	217,3	
A340-211	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		860,1	188,2	
A340-211	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		955,9	219,5	
A340-211	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		779,4	194,9	
A340-211	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		879,4	222,9	
A340-211	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		920,2	250	
A340-211	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		705,2	199,2	
A340-211	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		802	224,4	
A340-211	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		836,4	250	
A340-211	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		519,8	199,2	
A340-211	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		591,5	218,2	
A340-211	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		653,7	223,4	
A340-211	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		622,6	250	
A340-211	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		832,3	177,4	
A340-211	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1		890,6	206,8	
A340-211	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 039,6	227,9	
A340-211	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 154,4	250	
A340-211	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		793	180,4	
A340-211	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1		855,5	208,3	
A340-211	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		999,1	228,5	
A340-211	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 109,1	250	
A340-211	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		754,7	183	
A340-211	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1		820,5	209,4	
A340-211	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		959,1	228,8	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 064,5	250	
A340-211	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		690,8	188,1	
A340-211	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1		763	212,2	
A340-211	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		893,8	230	
A340-211	ICAO_A	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		991,5	250	
A340-211	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_A	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		621,5	194,8	
A340-211	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1		695,5	216,1	
A340-211	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		818,3	232,2	
A340-211	ICAO_A	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		906,8	250	
A340-211	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		555,3	199,2	
A340-211	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	1		627,4	218,1	
A340-211	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		742,5	232,6	
A340-211	ICAO_A	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		824,1	250	
A340-211	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		388,7	199,2	
A340-211	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	1		444,2	212,8	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_A	7	6	Aceleração	Máximo de subida	1		500,7	224,8	
A340-211	ICAO_A	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		555,6	235,4	
A340-211	ICAO_A	7	8	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		623	250	
A340-211	ICAO_A	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	7	11	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 101,1	215,2	
A340-211	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		973,9	180,5	
A340-211	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 061,1	216,3	
A340-211	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		930,2	183,1	
A340-211	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 021,2	217,3	
A340-211	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		860,1	188,2	
A340-211	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		955,9	219,5	
A340-211	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		779,4	194,9	
A340-211	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		879,4	222,9	
A340-211	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		920,2	250	
A340-211	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		705,2	199,2	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		802	224,4	
A340-211	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		836,4	250	
A340-211	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-211	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		519,8	199,2	
A340-211	ICAO_B	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		591,5	218,2	
A340-211	ICAO_B	7	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		653,7	223,4	
A340-211	ICAO_B	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		622,6	250	
A340-211	ICAO_B	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-211	ICAO_B	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 638,4	240,3	
A340-642	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	DEFAULT	2	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 481	178,3	
A340-642	DEFAULT	2	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 595,8	241,6	
A340-642	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 415	250	
A340-642	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	DEFAULT	3	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	DEFAULT	3	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 554,9	243	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	DEFAULT	4	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	DEFAULT	4	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 292	203	
A340-642	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 478,5	245,2	
A340-642	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	DEFAULT	5	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	DEFAULT	5	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 373,5	248,4	
A340-642	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	DEFAULT	6	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 185	185,4	
A340-642	DEFAULT	6	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 268,8	249,8	
A340-642	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		868,2	214,9	
A340-642	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		929,6	241,1	
A340-642	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		748,4	250	
A340-642	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_A	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	1	4	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	1+F		1 110,7	191,6	
A340-642	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	1		1 176,6	225,9	
A340-642	ICAO_A	1	7	Aceleração	Máximo de subida	1		1 342,4	250	
A340-642	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_A	2	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	2	4	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	1+F		1 053,1	194,6	
A340-642	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	1		1 135,6	227,4	
A340-642	ICAO_A	2	7	Aceleração	Máximo de subida	1		1 292,5	250	
A340-642	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_A	3	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	3	4	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	1+F		1 002,2	197,7	
A340-642	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	1		1 095,6	228,9	
A340-642	ICAO_A	3	7	Aceleração	Máximo de subida	1		1 243,9	250	
A340-642	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_A	4	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	4	4	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	1+F		925,2	203,3	
A340-642	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	1		1 029,9	232	
A340-642	ICAO_A	4	7	Aceleração	Máximo de subida	1		1 164	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_A	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_A	5	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	5	4	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	1+F		848,8	210,8	
A340-642	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	1		950,4	236,5	
A340-642	ICAO_A	5	7	Aceleração	Máximo de subida	1		1 067,5	250	
A340-642	ICAO_A	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_A	6	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	6	4	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	1+F		780,5	219	
A340-642	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	1		875,9	242	
A340-642	ICAO_A	6	7	Aceleração	Máximo de subida	1		975,3	250	
A340-642	ICAO_A	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	1+F		556,7	214,9	
A340-642	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	1		601,9	231,3	
A340-642	ICAO_A	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		681,8	244	
A340-642	ICAO_A	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		729,1	250	
A340-642	ICAO_A	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_B	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_B	1	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 638,4	240,3	
A340-642	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_B	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_B	2	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_B	2	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 595,8	241,6	
A340-642	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 415	250	
A340-642	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_B	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_B	3	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_B	3	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 554,9	243	
A340-642	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_B	4	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 383,2	176,9	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_B	4	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 292	203	
A340-642	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 478,5	245,2	
A340-642	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_B	5	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_B	5	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 373,5	248,4	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_B	6	2	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_B	6	3	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	ICAO_B	6	5	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 268,8	249,8	
A340-642	ICAO_B	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	ICAO_B	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A340-642	ICAO_B	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1+F				
A340-642	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	1+F		868,2	214,9	
A340-642	ICAO_B	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		929,6	241,1	
A340-642	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		748,4	250	
A340-642	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 306	238,9	
A380-841	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		843	196,7	
A380-841	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		994,4	242,4	
A380-841	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		783	202,7	
A380-841	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		925	244,4	
A380-841	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	8	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	8	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		622,4	220	
A380-841	DEFAULT	8	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		744,8	251,7	
A380-841	DEFAULT	8	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	8	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 049,1	175,1	
A380-841	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 257,9	233,9	
A380-841	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 403,3	250	
A380-841	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 005,4	177,7	
A380-841	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 217,2	234,1	
A380-841	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 355,3	250	
A380-841	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		965,1	180,3	
A380-841	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 177,8	234,5	
A380-841	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 308,6	250	
A380-841	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		912,3	184,9	
A380-841	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 113,9	235,4	
A380-841	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 231,9	250	
A380-841	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		850,1	190,8	
A380-841	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 038,8	237,1	
A380-841	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 141,2	250	
A380-841	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		789,5	196,9	
A380-841	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		965,9	239,1	
A380-841	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 053	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		735,4	203,1	
A380-841	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		900,3	241,6	
A380-841	ICAO_A	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		973,7	250	
A380-841	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	8	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	8	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	8	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		587,9	220	
A380-841	ICAO_A	8	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		722,8	249,2	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	ICAO_A	8	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		762,6	250	
A380-841	ICAO_A	8	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 306	238,9	
A380-841	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		843	196,7	
A380-841	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		994,4	242,4	
A380-841	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	ICAO_B	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		783	202,7	
A380-841	ICAO_B	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		925	244,4	
A380-841	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	8	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	8	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		622,4	220	
A380-841	ICAO_B	8	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		744,8	251,7	
A380-841	ICAO_B	8	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-841	ICAO_B	8	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 269	239,2	
A380-861	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 446,4	250	
A380-861	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 315,9	250	
A380-861	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		840	196,4	
A380-861	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 003	242,5	
A380-861	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 139	250	
A380-861	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		930,4	244,6	
A380-861	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	8	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	8	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		618,5	220	
A380-861	DEFAULT	8	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		746,6	251,8	
A380-861	DEFAULT	8	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	DEFAULT	8	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 057,7	175,1	
A380-861	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 257,2	233,9	
A380-861	ICAO_A	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 386,8	250	
A380-861	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 012,5	177,6	
A380-861	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 208,1	233,8	
A380-861	ICAO_A	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 339,4	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		970	180,2	
A380-861	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 168,2	234,1	
A380-861	ICAO_A	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 293	250	
A380-861	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		908,4	184,8	
A380-861	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 103,5	235	
A380-861	ICAO_A	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 216,8	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		847,3	190,5	
A380-861	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		1 029,6	236,5	
A380-861	ICAO_A	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 129,4	250	
A380-861	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	6	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	6	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	6	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		786	196,7	
A380-861	ICAO_A	6	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		955,7	238,5	
A380-861	ICAO_A	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 041,8	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	ICAO_A	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	7	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	7	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	7	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		728,1	203,1	
A380-861	ICAO_A	7	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		886,1	241,1	
A380-861	ICAO_A	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		959,3	250	
A380-861	ICAO_A	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	8	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	8	3	Subida	Máximo de subida	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	8	4	Aceleração	Máximo de subida	D_1		577,2	220	
A380-861	ICAO_A	8	5	Aceleração	Máximo de subida	D_1		705,6	248,6	
A380-861	ICAO_A	8	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		749,1	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	ICAO_A	8	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 269	239,2	
A380-861	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 446,4	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 315,9	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	6	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		840	196,4	
A380-861	ICAO_B	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		1 003	242,5	
A380-861	ICAO_B	6	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	6	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 139	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
A380-861	ICAO_B	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	7	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	ICAO_B	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		930,4	244,6	
A380-861	ICAO_B	7	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	7	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	ICAO_B	7	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	8	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	8	2	Subida	Máximo de descolagem	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	8	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1+F		618,5	220	
A380-861	ICAO_B	8	4	Aceleração	Máximo de descolagem	D_1		746,6	251,8	
A380-861	ICAO_B	8	5	Subida	Máximo de subida	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	8	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
BAC111	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	8				
BAC111	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	8		1 942	158	
BAC111	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT1		1 457	178	
BAC111	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT1		1 000	198	
BAC111	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	8				
BAC111	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	8		1 809	163	
BAC111	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT1		1 357	183	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
BAC111	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT1		1 000	203	
BAC111	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	8				
BAC111	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	8		1 665	169	
BAC111	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT1		1 249	189	
BAC111	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT1		1 000	209	
BAC111	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
BAC111	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	18				
BAE146	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	18		970	171	
BAE146	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		900	201	
BAE146	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		900	250	
BAE146	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	18				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
BAE146	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	18		801	178	
BAE146	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	208	
BAE146	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	250	
BAE146	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	18				
BAE146	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	18		671	184	
BAE146	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		500	214	
BAE146	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
BAE146	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		500	250	
BAE146	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	18				
BAE300	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	18		920	176	
BAE300	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		900	206	
BAE300	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		900	250	
BAE300	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
BAE300	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	18				
BAE300	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	18		762	183	
BAE300	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	213	
BAE300	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		750	250	
BAE300	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	18				
BAE300	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	18		622	189	
BAE300	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		500	219	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
BAE300	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		500	250	
BAE300	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
BEC58P	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
BEC58P	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 040	115	
BEC58P	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
BEC58P	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 040	130	
BEC58P	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
BEC58P	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
BEC58P	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
BEC58P	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CIT3	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
CIT3	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	20		1 146	149	
CIT3	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	20	1 500			
CIT3	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 146	174	
CIT3	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CIT3	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 503	250	
CIT3	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CIT3	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CIT3	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CL600	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
CL600	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	20		1 554	163	
CL600	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	20	1 500			
CL600	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 554	200	
CL600	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CL600	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 771	250	
CL600	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CL600	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CL600	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CL601	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
CL601	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	20		1 673	177	
CL601	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	20	1 500			
CL601	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 673	200	
CL601	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CL601	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 724	250	
CL601	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CL601	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CL601	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA172	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	ZERO-C				
CNA172	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO-C		500	75	
CNA172	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	ZERO-C	1 000			
CNA172	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO-C		500	80	
CNA172	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO-C	3 000			
CNA172	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO-C	5 000			
CNA172	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO-C	8 000			
CNA182	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F-20D				
CNA182	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	F-20D		500	80	
CNA182	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	ZERO	1 000			
CNA182	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		500	85	
CNA182	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CNA182	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 000			
CNA182	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA182	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA208	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F-20D				
CNA208	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	F-20D		915	104	
CNA208	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	ZERO	1 000			
CNA208	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		846	115	
CNA208	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	2 000			
CNA208	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	4 000			
CNA208	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	6 000			
CNA208	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	8 000			
CNA208	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA441	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
CNA441	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 216	120	
CNA441	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 216	140	
CNA441	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA441	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CNA441	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CNA441	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA500	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
CNA500	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	12		997	131	
CNA500	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	12	1 500			
CNA500	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		997	200	
CNA500	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CNA500	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 459	250	
CNA500	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CNA500	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CNA500	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA510	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_15				
CNA510	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_15	535			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA510	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_15		1 500	138,3	
CNA510	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	D_15	1 500			
CNA510	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	3 000			
CNA510	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	5 500			
CNA510	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	7 500			
CNA510	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_0	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	ZERO_D				
CNA510	FLAPS_0	1	2	Subida	Máximo de descolagem	ZERO_D	601			
CNA510	FLAPS_0	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO_D		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_0	1	4	Subida	Máximo de descolagem	ZERO_D	1 500			
CNA510	FLAPS_0	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_0	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA510	FLAPS_0	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_0	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_0	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_0	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_15	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_15				
CNA510	FLAPS_15	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_15	535			
CNA510	FLAPS_15	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_15		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_15	1	4	Subida	Máximo de descolagem	D_15	1 500			
CNA510	FLAPS_15	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_15	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	3 000			
CNA510	FLAPS_15	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_15	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_15	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_15	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA525C	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-15				
CNA525C	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D-15	482,5			
CNA525C	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D-15		1 500	140,3	
CNA525C	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	D-15	1 500			
CNA525C	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 500	171	
CNA525C	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	3 000			
CNA525C	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 000	250	
CNA525C	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	5 500			
CNA525C	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	7 500			
CNA525C	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	10 000			
CNA55B	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_15				
CNA55B	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_15	379			
CNA55B	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	D_15	1 500			
CNA55B	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 500	171,5	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA55B	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	3 000			
CNA55B	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	5 500			
CNA55B	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	7 500			
CNA55B	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	ZERO_D				
CNA55B	FLAPS_0	1	2	Subida	Máximo de descolagem	ZERO_D	420			
CNA55B	FLAPS_0	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO_D		1 500	156	
CNA55B	FLAPS_0	1	4	Subida	Máximo de descolagem	ZERO_D	1 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 500	181,1	
CNA55B	FLAPS_0	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_0	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA55B	FLAPS_0	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D_15				
CNA55B	FLAPS_15	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D_15	379			
CNA55B	FLAPS_15	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	4	Subida	Máximo de descolagem	D_15	1 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 500	171,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_15	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	7 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO_C	10 000			
CNA560E	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
CNA560E	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	277			
CNA560E	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 500	161,7	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA560E	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	15	1 500			
CNA560E	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	15		1 500	186,7	
CNA560E	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CNA560E	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
CNA560E	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CNA560E	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CNA560E	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA560U	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
CNA560U	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 200	148	
CNA560U	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	15	1 500			
CNA560U	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 500	175	
CNA560U	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CNA560U	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 500	250	
CNA560U	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CNA560U	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA560U	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
CNA560XL	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 500	158	
CNA560XL	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	15	1 500			
CNA560XL	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 500	185	
CNA560XL	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 500	250	
CNA560XL	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA680	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
CNA680	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	386			
CNA680	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 000	140,6	
CNA680	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	15	1 500			
CNA680	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	15		1 500	175	
CNA680	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CNA680	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA680	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CNA680	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CNA680	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA750	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
CNA750	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	277			
CNA750	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 500	161,7	
CNA750	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	15	1 500			
CNA750	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	15		1 500	186,7	
CNA750	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CNA750	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
CNA750	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CNA750	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CNA750	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_15	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
CNA750	FLAP_15	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	277			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA750	FLAP_15	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 500	161,7	
CNA750	FLAP_15	1	4	Subida	Máximo de descolagem	15	1 500			
CNA750	FLAP_15	1	5	Aceleração	Máximo de subida	15		1 500	186,7	
CNA750	FLAP_15	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_15	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
CNA750	FLAP_15	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_15	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_15	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_5	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	5				
CNA750	FLAP_5	1	2	Subida	Máximo de descolagem	5	285			
CNA750	FLAP_5	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 500	168,9	
CNA750	FLAP_5	1	4	Subida	Máximo de descolagem	5	1 500			
CNA750	FLAP_5	1	5	Aceleração	Máximo de subida	5		1 500	193,9	
CNA750	FLAP_5	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_5	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CNA750	FLAP_5	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_5	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_5	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	595			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	555			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	525			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	485			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	465			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	0-204	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	485			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	4	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	615			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	575			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	545			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	0-204	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	505			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	0-250	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	455			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de subida	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	4	Subida	Máximo de subida	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	5	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	4	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	3	Subida	Máximo de descolagem	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	6	Aceleração	Máximo de subida	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
CVR580	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 907	130	
CVR580	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 430	150	
CVR580	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CVR580	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
CVR580	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 557	136	
CVR580	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 168	156	
CVR580	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
CVR580	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 321	140	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
CVR580	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	INTR		991	160	
CVR580	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
DC1010	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 904	159	
DC1010	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 428	174	
DC1010	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	189	
DC1010	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC1010	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
DC1010	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 799	163	
DC1010	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 350	178	
DC1010	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	193	
DC1010	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
DC1010	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 670	167	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC1010	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 253	182	
DC1010	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	197	
DC1010	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
DC1010	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 494	174	
DC1010	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 121	189	
DC1010	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	204	
DC1010	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC1010	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
DC1010	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 335	180	
DC1010	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 002	195	
DC1010	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	210	
DC1010	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC1010	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 191	186	
DC1010	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		894	201	
DC1010	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		800	216	
DC1010	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		800	250	
DC1010	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC1040	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 255	175	
DC1040	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 692	190	
DC1040	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	205	
DC1040	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC1040	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC1040	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 146	178	
DC1040	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 610	193	
DC1040	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	208	
DC1040	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC1040	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC1040	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 050	181	
DC1040	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 538	196	
DC1040	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	211	
DC1040	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC1040	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 859	187	
DC1040	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 395	202	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC1040	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	217	
DC1040	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC1040	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 639	195	
DC1040	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 229	210	
DC1040	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	225	
DC1040	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC1040	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC1040	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 436	203	
DC1040	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 077	218	
DC1040	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	233	
DC1040	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC1040	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC1040	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 170	211	
DC1040	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		878	226	
DC1040	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		800	241	
DC1040	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		800	250	
DC1040	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
DC3	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	400			
DC3	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	126	
DC3	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC3	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
DC3	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	400			
DC3	DEFAULT	2	3	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		800	130	
DC3	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC3	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
DC3	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	400			
DC3	DEFAULT	3	3	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		633	134	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC3	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
DC6	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		818	135	
DC6	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
DC6	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		643	143	
DC6	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC6	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
DC6	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		498	149	
DC6	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC850	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC850	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 205	149	
DC850	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 654	169	
DC850	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	189	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC850	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC850	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC850	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 089	153	
DC850	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 567	173	
DC850	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	193	
DC850	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC850	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC850	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC850	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 930	158	
DC850	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 448	178	
DC850	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	198	
DC850	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC850	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC850	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 743	165	
DC850	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 308	185	
DC850	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	205	
DC850	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC850	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC850	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 541	173	
DC850	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 156	193	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC850	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	213	
DC850	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC850	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC850	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 397	180	
DC850	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 048	200	
DC850	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	220	
DC850	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC850	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC860	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC860	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		2 055	160	
DC860	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 541	180	
DC860	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	200	
DC860	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC860	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC860	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC860	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 959	164	
DC860	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 470	184	
DC860	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	204	
DC860	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC860	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC860	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 827	168	
DC860	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 371	188	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC860	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	208	
DC860	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC860	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC860	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 668	175	
DC860	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 251	195	
DC860	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	215	
DC860	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC860	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC860	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC860	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 491	182	
DC860	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 118	202	
DC860	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	222	
DC860	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC860	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC860	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 394	187	
DC860	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 046	207	
DC860	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	227	
DC860	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC860	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC860	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 275	192	
DC860	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		956	212	
DC860	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		900	232	
DC860	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC860	DEFAULT	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		900	250	
DC860	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC870	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC870	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		2 405	160	
DC870	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 804	180	
DC870	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	200	
DC870	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC870	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC870	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC870	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		2 289	164	
DC870	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 717	184	
DC870	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	204	
DC870	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC870	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC870	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		2 129	168	
DC870	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 597	188	
DC870	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	208	
DC870	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC870	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC870	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 938	175	
DC870	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 454	195	
DC870	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	215	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC870	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC870	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC870	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 727	182	
DC870	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 295	202	
DC870	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	222	
DC870	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC870	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC870	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC870	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 611	187	
DC870	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 209	207	
DC870	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	227	
DC870	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC870	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC870	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 470	192	
DC870	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 103	212	
DC870	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	232	
DC870	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC8QN	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		2 055	160	
DC8QN	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 541	180	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC8QN	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	200	
DC8QN	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC8QN	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 959	164	
DC8QN	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 470	184	
DC8QN	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	204	
DC8QN	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC8QN	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC8QN	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 827	168	
DC8QN	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 371	188	
DC8QN	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	208	
DC8QN	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC8QN	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC8QN	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 668	175	
DC8QN	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 251	195	
DC8QN	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	215	
DC8QN	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC8QN	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 491	182	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC8QN	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 118	202	
DC8QN	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	222	
DC8QN	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC8QN	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 394	187	
DC8QN	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		1 046	207	
DC8QN	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	227	
DC8QN	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC8QN	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
DC8QN	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 275	192	
DC8QN	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INT		956	212	
DC8QN	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		900	232	
DC8QN	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		900	250	
DC8QN	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC8QN	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC910	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC910	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 296	136	
DC910	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 722	146	
DC910	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	181	
DC910	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC910	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC910	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 070	143	
DC910	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 553	153	
DC910	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	188	
DC910	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC910	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC910	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 901	149	
DC910	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 426	159	
DC910	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	194	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC910	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC930	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC930	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 741	154	
DC930	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 306	164	
DC930	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	199	
DC930	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC930	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC930	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC930	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 559	161	
DC930	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 169	171	
DC930	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	206	
DC930	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC930	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC930	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 406	168	
DC930	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 055	178	
DC930	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	213	
DC930	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC93LW	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 741	154	
DC93LW	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 306	164	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC93LW	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	199	
DC93LW	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC93LW	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 559	161	
DC93LW	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 169	171	
DC93LW	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	206	
DC93LW	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC93LW	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC93LW	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 406	168	
DC93LW	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 055	178	
DC93LW	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	213	
DC93LW	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC950	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC950	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC950	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 983	159	
DC950	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 487	169	
DC950	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	204	
DC950	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC950	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC950	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 843	164	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC950	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 382	174	
DC950	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	209	
DC950	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC950	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC950	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 698	170	
DC950	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 274	180	
DC950	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	215	
DC950	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC950	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC95HW	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 983	159	
DC95HW	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 487	169	
DC95HW	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	204	
DC95HW	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC95HW	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC95HW	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 843	164	
DC95HW	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 382	174	
DC95HW	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	209	
DC95HW	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC95HW	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC95HW	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 698	170	
DC95HW	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 274	180	
DC95HW	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	215	
DC95HW	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC9Q7	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 296	136	
DC9Q7	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 722	146	
DC9Q7	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	181	
DC9Q7	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC9Q7	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC9Q7	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		2 070	143	
DC9Q7	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 553	153	
DC9Q7	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	188	
DC9Q7	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC9Q7	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC9Q7	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 901	149	
DC9Q7	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 426	159	
DC9Q7	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	194	
DC9Q7	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC9Q9	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 741	154	
DC9Q9	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 306	164	
DC9Q9	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	199	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC9Q9	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC9Q9	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 559	161	
DC9Q9	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 169	171	
DC9Q9	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	206	
DC9Q9	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DC9Q9	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DC9Q9	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 406	168	
DC9Q9	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	5		1 055	178	
DC9Q9	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INT		1 000	213	
DC9Q9	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DHC6	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
DHC6	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
DHC6	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		952	98	
DHC6	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DHC6	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DHC6	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DHC6	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
DHC6QP	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		952	98	
DHC6QP	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DHC7	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
DHC7	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
DHC7	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	25		933	102	
DHC7	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	10		700	122	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DHC7	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DHC7	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		700	160	
DHC7	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DHC7	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DHC7	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DHC8	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
DHC8	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
DHC8	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 491	110	
DHC8	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 119	125	
DHC8	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DHC8	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 119	165	
DHC8	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DHC8	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DHC8	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

Quadro I-4 (parte 4)

Ações de pilotagem predefinidas para a partida

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DHC830	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
DHC830	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
DHC830	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 280	122	
DHC830	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		960	137	
DHC830	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
DHC830	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		960	179	
DHC830	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
DHC830	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
DHC830	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DO228	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	FLAPS1				
DO228	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	FLAPS1		1 000	101	
DO228	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	ZERO	1 000			
DO228	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	122	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DO228	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	2 000			
DO228	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	4 000			
DO228	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	6 000			
DO228	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	8 000			
DO228	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
DO328	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	F12-D				
DO328	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	F12-D		1 000	120	
DO328	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	ZERO	1 000			
DO328	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 000	130	
DO328	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	2 000			
DO328	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	4 000			
DO328	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	6 000			
DO328	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
DO328	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		1 972,9	114	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 153,3	130,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 276	145,3	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 313,3	158,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	8	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 288,2	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	9	Subida	Subida reduzida	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	10	Subida	Subida reduzida	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	11	Subida	Subida reduzida	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	TO_DN	200			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
ECLIPSE500	DEFAULT	2	3	Subida	Máximo de descolagem	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		1 803,3	114,8	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		1 971,7	131,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 087,6	145,6	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 124,1	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	8	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 102,8	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	9	Subida	Subida reduzida	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	10	Subida	Subida reduzida	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	11	Subida	Subida reduzida	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	3	Subida	Máximo de descolagem	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		1 760,4	115	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		1 926,2	131,4	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
ECLIPSE500	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 039,6	145,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 075,3	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	8	Aceleração	Máximo de subida	UP_UP		2 054,5	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	9	Subida	Subida reduzida	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	10	Subida	Subida reduzida	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	11	Subida	Subida reduzida	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	4	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 798,3	113,9	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	5	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 951,8	130,7	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	6	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		2 043,9	145,3	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	7	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		2 054,7	158,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	8	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 998,7	170	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
ECLIPSE500	HI_ALT	1	9	Subida	Subida reduzida	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	10	Subida	Subida reduzida	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	11	Subida	Subida reduzida	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	3	Subida	Máximo de descolagem	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	4	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 637	114,8	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	5	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 780,8	131,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	6	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 868,3	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	7	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 880,3	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	8	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 838,2	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	9	Subida	Subida reduzida	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	10	Subida	Subida reduzida	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	11	Subida	Subida reduzida	UP_UP	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
ECLIPSE500	HI_ALT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	3	Subida	Máximo de descolagem	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	4	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 595,5	115	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	5	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 736,8	131,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	6	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 823,1	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	7	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 835,6	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	8	Aceleração	Subida reduzida	UP_UP		1 794,8	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	9	Subida	Subida reduzida	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	10	Subida	Subida reduzida	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	11	Subida	Subida reduzida	UP_UP	10 000			
EMB120	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
EMB120	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
EMB120	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		460	130	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB120	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		345	135	
EMB120	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	143	
EMB120	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB120	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB120	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB120	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 367	220	
EMB145	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB145	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 334	220	
EMB145	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 315	220	
EMB145	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB145	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 293	220	
EMB145	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 200			
EMB145	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 465	220	
EMB14L	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB14L	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 420	220	
EMB14L	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB14L	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 395	220	
EMB14L	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 366	220	
EMB14L	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB14L	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 335	220	
EMB14L	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 298	220	
EMB14L	DEFAULT	6	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB14L	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB170	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 936	196	
EMB170	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 339	240	
EMB170	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB170	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 836	197,1	
EMB170	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 228	240	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB170	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB170	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 772	200,9	
EMB170	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 120	240	
EMB170	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB170	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 650	195	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB170	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 035	240	
EMB170	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB170	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 617	198,1	
EMB170	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 944	240	
EMB170	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB170	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB170	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 546	200,4	
EMB170	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 850	240	
EMB170	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB170	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 899	195,5	
EMB170	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 301	240	
EMB170	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB170	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB170	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 823	198,2	
EMB170	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 195	240	
EMB170	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB170	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 743	201	
EMB170	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 085	240	
EMB170	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB175	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 900	196	
EMB175	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 308	240	
EMB175	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB175	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 823	198,1	
EMB175	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 190	240	
EMB175	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB175	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB175	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 745	200,3	
EMB175	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 086	240	
EMB175	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB175	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 634	195	
EMB175	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 979	240	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB175	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB175	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 568	198,5	
EMB175	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 885	240	
EMB175	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB175	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB175	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 499	201,3	
EMB175	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 794	240	
EMB175	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB175	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 818	195,5	
EMB175	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 202	240	
EMB175	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB175	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 744	197,1	
EMB175	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 099	240	
EMB175	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB175	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 668	200,8	
EMB175	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 996	240	
EMB175	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB175	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 685	194,5	
EMB190	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 041	250	
EMB190	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 616	197,1	
EMB190	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 944	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB190	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 546	199,7	
EMB190	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 850	250	
EMB190	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB190	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 416	205,2	
EMB190	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 677	250	
EMB190	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 652	194,1	
EMB190	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 012	250	
EMB190	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB190	ICAO_A	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 582	196,6	
EMB190	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 918	250	
EMB190	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 513	199,4	
EMB190	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 826	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB190	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 382	204,8	
EMB190	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 658	250	
EMB190	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 899	194,4	
EMB190	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB190	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 171	250	
EMB190	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 824	197	
EMB190	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 069	250	
EMB190	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 628	199,7	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB190	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 969	250	
EMB190	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB190	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 603	205,1	
EMB190	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 784	250	
EMB190	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB195	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 622	195	
EMB195	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 965	250	
EMB195	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 556	197,6	
EMB195	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 872	250	
EMB195	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB195	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 489	200,2	
EMB195	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 781	250	
EMB195	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 364	205,7	
EMB195	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 615	250	
EMB195	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB195	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 605	196,5	
EMB195	ICAO_A	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 930	250	
EMB195	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 538	198,1	
EMB195	ICAO_A	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 871	250	
EMB195	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB195	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 467	201,3	
EMB195	ICAO_A	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 768	250	
EMB195	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 336	206,2	
EMB195	ICAO_A	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 607	250	
EMB195	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB195	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 732	194,8	
EMB195	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 988	250	
EMB195	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 664	197	
EMB195	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 895	250	
EMB195	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB195	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 485	195	
EMB195	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 800	250	
EMB195	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	1				
EMB195	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 468	205,4	
EMB195	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 631	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
EMB195	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
F10062	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
F10062	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		2 196	154	
F10062	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 647	169	
F10062	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	184	
F10062	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
F10062	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 982	161	
F10062	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 487	176	
F10062	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	191	
F10062	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
F10062	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 819	167	
F10062	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 364	182	
F10062	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	197	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
F10062	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
F10065	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		2 446	157	
F10065	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 835	172	
F10065	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	187	
F10065	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	TO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
F10065	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
F10065	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		2 218	165	
F10065	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 664	180	
F10065	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	195	
F10065	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
F10065	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		2 021	171	
F10065	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		1 516	186	
F10065	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	201	
F10065	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	TO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	6				
F28MK2	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	6		2 229	155	
F28MK2	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 672	170	
F28MK2	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	185	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
F28MK2	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
F28MK2	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	6				
F28MK2	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	6		2 011	162	
F28MK2	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 508	177	
F28MK2	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	192	
F28MK2	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
F28MK2	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	6				
F28MK4	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	6		2 103	152	
F28MK4	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 578	167	
F28MK4	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	182	
F28MK4	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	6				
F28MK4	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	6		1 941	157	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
F28MK4	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	ZERO		1 456	172	
F28MK4	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	187	
F28MK4	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	6				
F28MK4	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	6		1 743	165	
F28MK4	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	6		1 307	180	
F28MK4	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	195	
F28MK4	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
F28MK4	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
FAL20	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
FAL20	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 388	152	
FAL20	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	10	1 500			
FAL20	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 388	162	
FAL20	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 041	177	
FAL20	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
FAL20	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 432	250	
FAL20	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
FAL20	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
FAL20	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
GII	DEFAULT	1	1	Descolagem	Descolagem reduzida	T-20-D				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
GII	DEFAULT	1	2	Subida	Descolagem reduzida	T-20-D	35			
GII	DEFAULT	1	3	Aceleração	Descolagem reduzida	T-20-D		1 500	162	
GII	DEFAULT	1	4	Subida	Descolagem reduzida	T-20-D	400			
GII	DEFAULT	1	5	Subida	Subida reduzida	T-10-U	520			
GII	DEFAULT	1	6	Subida	Subida reduzida	T-10-U	1 500			
GII	DEFAULT	1	7	Subida	Subida reduzida	T-10-U	3 000			
GII	DEFAULT	1	8	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 675	192	
GII	DEFAULT	1	9	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 775	250	
GII	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	T-0-U	5 500			
GII	DEFAULT	1	11	Subida	Máximo de subida	T-0-U	7 500			
GII	DEFAULT	1	12	Subida	Máximo de subida	T-0-U	10 000			
GII	QF_FULL	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T-20-D				
GII	QF_FULL	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T-20-D	35			
GII	QF_FULL	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T-20-D		1 500	162	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
GII	QF_FULL	1	4	Subida	Máximo de descolagem	T-20-D	400			
GII	QF_FULL	1	5	Subida	Subida reduzida	T-10-U	520			
GII	QF_FULL	1	6	Subida	Subida reduzida	T-10-U	1 500			
GII	QF_FULL	1	7	Subida	Subida reduzida	T-10-U	3 000			
GII	QF_FULL	1	8	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 675	192	
GII	QF_FULL	1	9	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 775	250	
GII	QF_FULL	1	10	Subida	Máximo de subida	T-0-U	5 500			
GII	QF_FULL	1	11	Subida	Máximo de subida	T-0-U	7 500			
GII	QF_FULL	1	12	Subida	Máximo de subida	T-0-U	10 000			
GIIB	DEFAULT	1	1	Descolagem	Descolagem reduzida	T-20-D				
GIIB	DEFAULT	1	2	Subida	Descolagem reduzida	T-20-D	35			
GIIB	DEFAULT	1	3	Aceleração	Descolagem reduzida	T-20-D		1 500	156	
GIIB	DEFAULT	1	4	Subida	Descolagem reduzida	T-20-D	400			
GIIB	DEFAULT	1	5	Subida	Subida reduzida	T-10-U	520			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
GIIB	DEFAULT	1	6	Subida	Subida reduzida	T-10-U	1 500			
GIIB	DEFAULT	1	7	Subida	Subida reduzida	T-10-U	3 000			
GIIB	DEFAULT	1	8	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 675	192	
GIIB	DEFAULT	1	9	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 775	250	
GIIB	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	T-0-U	5 500			
GIIB	DEFAULT	1	11	Subida	Máximo de subida	T-0-U	7 500			
GIIB	DEFAULT	1	12	Subida	Máximo de subida	T-0-U	10 000			
GIIB	QF_FULL	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T-20-D				
GIIB	QF_FULL	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T-20-D	35			
GIIB	QF_FULL	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T-20-D		1 500	156	
GIIB	QF_FULL	1	4	Subida	Máximo de descolagem	T-20-D	400			
GIIB	QF_FULL	1	5	Subida	Subida reduzida	T-10-U	520			
GIIB	QF_FULL	1	6	Subida	Subida reduzida	T-10-U	1 500			
GIIB	QF_FULL	1	7	Subida	Subida reduzida	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
GIIB	QF_FULL	1	8	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 675	192	
GIIB	QF_FULL	1	9	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 775	250	
GIIB	QF_FULL	1	10	Subida	Máximo de subida	T-0-U	5 500			
GIIB	QF_FULL	1	11	Subida	Máximo de subida	T-0-U	7 500			
GIIB	QF_FULL	1	12	Subida	Máximo de subida	T-0-U	10 000			
GIV	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T-20-D				
GIV	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T-20-D	35			
GIV	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T-20-D		1 800	159,2	
GIV	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	T-20-U	400			
GIV	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	T-20-U	600			
GIV	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T-20-U	750			
GIV	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T-10-U	1 850			
GIV	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T-10-U	3 000			
GIV	DEFAULT	1	9	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 750	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
GIV	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	T-0-U	5 000			
GIV	DEFAULT	1	11	Subida	Máximo de subida	T-0-U	6 000			
GIV	DEFAULT	1	12	Subida	Máximo de subida	T-0-U	7 000			
GIV	DEFAULT	1	13	Subida	Máximo de subida	T-0-U	8 000			
GIV	DEFAULT	1	14	Subida	Máximo de subida	T-0-U	9 000			
GIV	DEFAULT	1	15	Subida	Máximo de subida	T-0-U	10 000			
GV	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T-20-D				
GV	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T-20-D	35			
GV	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T-20-D		1 500	165,7	
GV	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	T-20-U	400			
GV	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	T-20-U	600			
GV	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T-20-U	750			
GV	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T-10-U	1 800			
GV	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
GV	DEFAULT	1	9	Aceleração	Máximo de subida	T-0-U		1 750	250	
GV	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	T-0-U	5 000			
GV	DEFAULT	1	11	Subida	Máximo de subida	T-0-U	6 000			
GV	DEFAULT	1	12	Subida	Máximo de subida	T-0-U	7 000			
GV	DEFAULT	1	13	Subida	Máximo de subida	T-0-U	8 000			
GV	DEFAULT	1	14	Subida	Máximo de subida	T-0-U	9 000			
GV	DEFAULT	1	15	Subida	Máximo de subida	T-0-U	10 000			
HS748A	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	TO				
HS748A	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	TO	1 000			
HS748A	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	TO		917	127	
HS748A	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	INTR		688	147	
HS748A	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
HS748A	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
HS748A	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
HS748A	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
IA1125	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	12				
IA1125	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	12		1 094	163	
IA1125	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	12	1 500			
IA1125	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 094	188	
IA1125	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
IA1125	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 286	250	
IA1125	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
IA1125	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
IA1125	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L1011	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L1011	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 145	162	
L1011	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 609	182	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L1011	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	202	
L1011	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L1011	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L1011	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 068	165	
L1011	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 551	185	
L1011	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	205	
L1011	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L1011	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L1011	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L1011	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 959	168	
L1011	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 469	188	
L1011	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	208	
L1011	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L1011	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L1011	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 857	171	
L1011	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 393	191	
L1011	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	211	
L1011	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L1011	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L1011	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 669	178	
L1011	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 252	198	
L1011	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	218	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L1011	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L1011	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L1011	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 501	184	
L1011	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 126	204	
L1011	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	224	
L1011	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L1011	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L10115	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L10115	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 632	166	
L10115	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 974	186	
L10115	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	206	
L10115	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	1	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	1	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L10115	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L10115	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 547	168	
L10115	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 911	188	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L10115	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	208	
L10115	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	2	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	2	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	2	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L10115	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L10115	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 428	171	
L10115	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 821	191	
L10115	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	211	
L10115	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	3	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L10115	DEFAULT	3	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	3	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L10115	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L10115	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 317	175	
L10115	DEFAULT	4	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 738	195	
L10115	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	215	
L10115	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	4	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	4	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	4	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L10115	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L10115	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		2 125	181	
L10115	DEFAULT	5	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 594	201	
L10115	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	221	
L10115	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	5	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	5	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	5	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L10115	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L10115	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 953	186	
L10115	DEFAULT	6	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 465	206	
L10115	DEFAULT	6	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	226	
L10115	DEFAULT	6	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L10115	DEFAULT	6	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	6	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	6	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	6	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
L10115	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
L10115	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 790	192	
L10115	DEFAULT	7	4	Aceleração	Máximo de descolagem	INTR		1 343	212	
L10115	DEFAULT	7	5	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 000	232	
L10115	DEFAULT	7	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	7	7	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	7	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	7	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	7	10	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L188	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	78-%				
L188	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	78-%		1 653	133	
L188	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	INTR		1 240	153	
L188	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	78-%				
L188	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	78-%		1 309	139	
L188	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	INTR		982	159	
L188	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
L188	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	78-%				
L188	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	78-%		905	147	
L188	DEFAULT	3	4	Aceleração	Máximo de subida	INTR		679	167	
L188	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
LEAR25	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
LEAR25	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	20		1 698	171	
LEAR25	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	20	1 500			
LEAR25	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 698	196	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
LEAR25	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
LEAR25	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		2 075	250	
LEAR25	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
LEAR25	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
LEAR25	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
LEAR35	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	20				
LEAR35	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	20		1 493	158	
LEAR35	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	20	1 500			
LEAR35	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 493	183	
LEAR35	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
LEAR35	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 706	250	
LEAR35	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
LEAR35	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
LEAR35	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
MD11GE	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11GE	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	211	
MD11GE	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11GE	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD11GE	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11GE	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11GE	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	209	
MD11GE	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD11GE	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11GE	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11GE	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	6	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD11GE	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11GE	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	207	
MD11GE	DEFAULT	7	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11PW	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD11PW	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11PW	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	2	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11PW	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	3	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	3	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD11PW	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11PW	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	4	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	4	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11PW	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	5	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	5	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD11PW	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	6	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11PW	DEFAULT	6	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	6	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	6	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	6	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	6	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	6	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	7	1	Descolagem	Máximo de descolagem	25				
MD11PW	DEFAULT	7	2	Subida	Máximo de descolagem	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	7	3	Aceleração	Máximo de descolagem	0/EXT		1 500	207	
MD11PW	DEFAULT	7	4	Subida	Máximo de subida	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	7	5	Subida	Máximo de subida	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	7	6	Aceleração	Máximo de subida	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD11PW	DEFAULT	7	7	Subida	Máximo de subida	0/RET	10 000			
MD81	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 434,2	214,1	
MD81	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 866,9	250	
MD81	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 346,9	218,7	
MD81	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD81	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 745	250	
MD81	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 266	223,2	
MD81	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 643,2	250	
MD81	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD81	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 211,7	226,3	
MD81	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 577,9	250	
MD81	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 169,8	250	
MD81	ICAO_A	1	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD81	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 089,3	250	
MD81	ICAO_A	2	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 049,8	250	
MD81	ICAO_A	3	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD81	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		998,8	250	
MD81	ICAO_A	4	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 434,8	218,8	
MD81	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD81	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 900,5	250	
MD81	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 345,2	223	
MD81	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 779,8	250	
MD81	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD81	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 264,5	227,4	
MD81	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 664,2	250	
MD81	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD81	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 211,1	230,2	
MD81	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 594,3	250	
MD81	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD81	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	INT4		1 247,7	216,4	
MD82	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 933	250	
MD82	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	INT4		1 169,5	220,7	
MD82	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 805,5	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD82	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	INT4		1 099,1	225,1	
MD82	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 710,9	250	
MD82	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD82	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	INT4		989,5	231,9	
MD82	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 563,6	250	
MD82	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	INT4		950,4	234,2	
MD82	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 518,1	250	
MD82	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD82	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_INT	3 000			
MD82	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 200	250	
MD82	ICAO_A	1	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 120,6	250	
MD82	ICAO_A	2	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD82	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 051,4	250	
MD82	ICAO_A	3	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		939,4	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD82	ICAO_A	4	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		900	250	
MD82	ICAO_A	5	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	5	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 447,7	218,7	
MD82	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD82	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 952,8	250	
MD82	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 360,4	222,9	
MD82	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 838,2	250	
MD82	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD82	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 279,8	227,2	
MD82	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 732,3	250	
MD82	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 160,8	233,9	
MD82	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 564,9	250	
MD82	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD82	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD82	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 131,1	236,1	
MD82	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 522,4	250	
MD82	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 319	218,1	
MD83	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		2 033,2	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD83	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 239,2	222,2	
MD83	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 921,8	250	
MD83	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD83	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 158,7	226,6	
MD83	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 810	250	
MD83	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	3	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 049,7	233,6	
MD83	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 649	250	
MD83	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD83	DEFAULT	4	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		929,7	241,3	
MD83	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 482,4	250	
MD83	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	5	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	5	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_A	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	1	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	1	4	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 269,6	250	
MD83	ICAO_A	1	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD83	ICAO_A	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	1	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_A	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	2	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	2	4	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 188,7	250	
MD83	ICAO_A	2	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_A	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	3	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	3	4	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		1 109,5	250	
MD83	ICAO_A	3	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD83	ICAO_A	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_A	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	4	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	4	4	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		989,8	250	
MD83	ICAO_A	4	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_A	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	5	3	Subida	Máximo de subida	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	5	4	Aceleração	Máximo de subida	T_INT		880,1	250	
MD83	ICAO_A	5	5	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD83	ICAO_A	5	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	5	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_B	1	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 546,8	221,1	
MD83	ICAO_B	1	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	1	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		2 056,2	250	
MD83	ICAO_B	1	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	1	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	1	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_B	2	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 462	225,1	
MD83	ICAO_B	2	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD83	ICAO_B	2	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 941,6	250	
MD83	ICAO_B	2	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	2	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	2	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_B	3	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 376,3	229,2	
MD83	ICAO_B	3	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	3	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 837,5	250	
MD83	ICAO_B	3	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	3	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	3	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_B	4	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD83	ICAO_B	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 249,5	236,1	
MD83	ICAO_B	4	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	4	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 671,1	250	
MD83	ICAO_B	4	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	4	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	4	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	T_15				
MD83	ICAO_B	5	2	Subida	Máximo de descolagem	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	T_INT		1 130,3	243,6	
MD83	ICAO_B	5	4	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	5	5	Aceleração	Máximo de subida	T_ZERO		1 504,9	250	
MD83	ICAO_B	5	6	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	5	7	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD83	ICAO_B	5	8	Subida	Máximo de subida	T_ZERO	10 000			
MD9025	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		2 280	194	
MD9025	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		2 150	193	
MD9025	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD9025	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		2 031	192	
MD9025	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		1 916	191	
MD9025	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		1 840	190	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD9025	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		2 666	196	
MD9028	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	1	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		2 525	194	
MD9028	DEFAULT	2	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	2	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD9028	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	3	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	3	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	3	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		2 391	193	
MD9028	DEFAULT	3	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	3	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	3	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	4	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	4	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	4	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		2 263	192	
MD9028	DEFAULT	4	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	4	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	4	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MD9028	DEFAULT	5	1	Descolagem	Máximo de descolagem	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	5	2	Subida	Máximo de descolagem	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	5	3	Aceleração	Máximo de descolagem	RET/0		2 180	189	
MD9028	DEFAULT	5	4	Subida	Máximo de subida	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	5	5	Aceleração	Máximo de subida	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	5	6	Subida	Máximo de subida	RET/0	10 000			
MU3001	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
MU3001	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	10		1 130	142	
MU3001	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	1	1 500			
MU3001	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de descolagem	1		1 130	200	
MU3001	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
MU3001	DEFAULT	1	6	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 555	250	
MU3001	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
MU3001	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
MU3001	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
PA30	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15-D				
PA30	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	15-D		415	79	
PA30	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15-D		500	113	
PA30	DEFAULT	1	4	Subida	Máximo de descolagem	ZERO-D	1 500			
PA30	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de descolagem	ZERO-D	3 000			
PA30	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	5 500			
PA30	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	7 500			
PA30	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO-D	10 000			
PA42	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	ZER-DN				
PA42	DEFAULT	1	2	Aceleração	Máximo de descolagem	ZER-DN		1 000	118	
PA42	DEFAULT	1	3	Subida	Máximo de descolagem	ZER-DN	1 000			
PA42	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	ZERO		1 000	154	
PA42	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
PA42	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	4 000			
PA42	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	6 000			
PA42	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	8 000			
PA42	DEFAULT	1	9	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
SD330	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	10				
SD330	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	10	1 000			
SD330	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	10		971	117	
SD330	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	INTR		728	137	
SD330	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
SD330	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
SD330	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
SD330	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	1	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
SF340	DEFAULT	1	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	N.º da ação de pilotagem	Tipo de ação de pilotagem	Força propulsora nominal	Flap_ID (identificador das alhetas)	Altitude do ponto final (ft)	Velocidade ascensional (ft/min)	Velocidade no ponto final em relação ao ar calibrada (kt)	Percentagem de aceleração (%)
SF340	DEFAULT	1	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 821	127	
SF340	DEFAULT	1	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 366	147	
SF340	DEFAULT	1	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	1	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	1	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	1	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	2	1	Descolagem	Máximo de descolagem	15				
SF340	DEFAULT	2	2	Subida	Máximo de descolagem	15	1 000			
SF340	DEFAULT	2	3	Aceleração	Máximo de descolagem	15		1 450	133	
SF340	DEFAULT	2	4	Aceleração	Máximo de subida	5		1 088	153	
SF340	DEFAULT	2	5	Subida	Máximo de subida	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	2	6	Subida	Máximo de subida	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	2	7	Subida	Máximo de subida	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	2	8	Subida	Máximo de subida	ZERO	10 000			

▼M2

Quadro I-5

Perfis de pontos fixos predefinidos

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Hélice
707	Boeing 707-120/JT3C	Reação	4	Pesado	Comercial	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Asa
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Reação	4	Pesado	Comercial	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Reação	4	Pesado	Comercial	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa
707QN	Boeing 707-320B/JT3D--7QN	Reação	4	Pesado	Comercial	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Asa
717200	Boeing 717-200/BR 715	Reação	2	Grande	Comercial	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Fuselagem
720	Boeing 720/JT3C	Reação	4	Grande	Comercial	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Asa
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Reação	4	Grande	Comercial	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Reação	3	Grande	Comercial	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Reação	3	Grande	Comercial	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Reação	3	Grande	Comercial	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Reação	3	Grande	Comercial	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Reação	3	Grande	Comercial	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Fuselagem

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Reação	3	Grande	Comercial	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727Q15	Boeing 727-200/JT8D--15QN	Reação	3	Grande	Comercial	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727Q7	Boeing 727-100/JT8D--7QN	Reação	3	Grande	Comercial	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Reação	3	Grande	Comercial	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Reação	3	Grande	Comercial	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
737	Boeing 737/JT8D-9	Reação	2	Grande	Comercial	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Asa
737300	Boeing 737-300/CFM56--3B-1	Reação	2	Grande	Comercial	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Asa
7373B2	Boeing 737-300/CFM56--3B-2	Reação	2	Grande	Comercial	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Asa
737400	Boeing 737-400/CFM56--3C-1	Reação	2	Grande	Comercial	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Asa
737500	Boeing 737-500/CFM56--3C-1	Reação	2	Grande	Comercial	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Asa
737700	Boeing 737-700/CFM56--7B24	Reação	2	Grande	Comercial	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Asa
737800	Boeing 737-800/CFM56--7B26	Reação	2	Grande	Comercial	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Asa
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Reação	2	Grande	Comercial	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Reação	2	Grande	Comercial	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Asa
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Reação	2	Grande	Comercial	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Asa
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Reação	2	Grande	Comercial	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Asa
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Reação	4	Pesado	Comercial	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Asa
74710Q	Boeing 747-100/JT9D--7QN	Reação	4	Pesado	Comercial	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Asa
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Reação	4	Pesado	Comercial	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Asa
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Reação	4	Pesado	Comercial	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Asa
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Reação	4	Pesado	Comercial	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Asa
747400	Boeing 747-400/PW4056	Reação	4	Pesado	Comercial	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Asa
7478	Boeing 747-8F/GEnx--2B67	Reação	4	Pesado	Comercial	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Asa
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Reação	4	Pesado	Comercial	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Asa
757300	Boeing 757-300/RB211--535E4B	Reação	2	Grande	Comercial	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Asa
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Reação	2	Grande	Comercial	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
757RR	Boeing 757-200/RB211--535E4	Reação	2	Grande	Comercial	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Asa
767300	Boeing 767-300/PW4060	Reação	2	Pesado	Comercial	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Asa
767400	Boeing 767-400ER/CF6--80C2B(F)	Reação	2	Pesado	Comercial	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Asa
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Reação	2	Pesado	Comercial	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Asa
767JT9	Boeing 767-200/JT9D--7R4D	Reação	2	Pesado	Comercial	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Asa
777200	Boeing 777-200/GE90--76B	Reação	2	Pesado	Comercial	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Asa
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Reação	2	Pesado	Comercial	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Asa
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90--115B-EIS	Reação	2	Pesado	Comercial	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Asa
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Reação	2	Pesado	Comercial	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Asa
A300--622R	Airbus A300-622R/ /PW4158	Reação	2	Pesado	Comercial	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Asa
A300B4--203	Airbus A300B4-200/CF6--50C2	Reação	2	Pesado	Comercial	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Asa
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Reação	2	Pesado	Comercial	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
A319-131	Airbus A319-131/V2522--A5	Reação	2	Grande	Comercial	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Asa
A320-211	Airbus A320-211/ /CFM56-5A1	Reação	2	Grande	Comercial	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Asa
A320-232	Airbus A320-232/V2527--A5	Reação	2	Grande	Comercial	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Asa
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Reação	2	Grande	Comercial	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Asa
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Reação	2	Pesado	Comercial	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Asa
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Reação	2	Pesado	Comercial	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Asa
A340-211	Airbus A340-211/ /CFM56-5C2	Reação	4	Pesado	Comercial	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Asa
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Reação	4	Pesado	Comercial	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Asa
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Reação	4	Pesado	Comercial	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Asa
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Reação	4	Pesado	Comercial	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Asa
BAC111	BAC 111/SPEY MK511--14	Reação	2	Grande	Comercial	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Reação	4	Grande	Comercial	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Reação	4	Grande	Comercial	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Asa
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ /TS10-520-L	Pistão	2	Pequeno	Aviação geral	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% da força propulsora estática máxima)	215	109	Hélice
CIT3	Cessna Citation III/ /TFE731-3-100S	Reação	2	Grande	Aviação geral	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CL600	Canadair CL-600/ /ALF502L	Reação	2	Grande	Aviação geral	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CL601	Canadair CL-601/CF34- -3A	Reação	2	Grande	Aviação geral	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% da força propulsora estática máxima)	215	109	Hélice
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Hélice
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Outro (RP-M)	215	109	Hélice
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turbo-hélice	1	Pequeno	Aviação geral	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Hélice
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Outro (RP-M)	215	109	Hélice

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbo-hélice	2	Pequeno	Comercial	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% da força propulsora estática máxima)	210	111	Hélice
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Reação	2	Grande	Aviação geral	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Reação	2	Pequeno	Comercial	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Reação	2	Pequeno	Comercial	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Fuselagem
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Reação	2	Grande	Aviação geral	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Reação	2	Pequeno	Comercial	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Fuselagem
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ /JT15D-5D	Reação	2	Pequeno	Comercial	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Fuselagem
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Reação	2	Pequeno	Comercial	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Fuselagem
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Reação	2	Pequeno	Comercial	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Fuselagem
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Reação	2	Grande	Aviação geral	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Fuselagem
CONCRD	Concorde/OLY593	Reação	4	Pesado	Comercial	400 000	245 000	10 600	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
CRJ9-ER	Bombardier CL-600--2D15/CL-600-2D24//CF34-8C5	Reação	2	Grande	Comercial	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CRJ9-LR	Bombardier CL-600--2D15/CL-600-2D24//CF34-8C5	Reação	2	Grande	Comercial	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% da força propulsora estática máxima)	214	112	Hélice
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Reação	3	Pesado	Comercial	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Asa
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Reação	3	Pesado	Comercial	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Asa
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Reação	3	Pesado	Comercial	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Asa
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Pistão	2	Grande	Comercial	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	110	Hélice
DC6	Douglas DC-6/R2800--CB17	Pistão	4	Grande	Comercial	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	110	Hélice
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Reação	4	Pesado	Comercial	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D--3B	Reação	4	Pesado	Comercial	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Reação	4	Pesado	Comercial	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Asa
DC870	Douglas DC-8-70/ /CFM56-2C-5	Reação	4	Pesado	Comercial	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Asa
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D--7QN	Reação	4	Pesado	Comercial	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Asa
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Reação	2	Grande	Comercial	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Reação	2	Grande	Comercial	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Reação	2	Grande	Comercial	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Reação	2	Grande	Comercial	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Reação	2	Grande	Comercial	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Reação	2	Grande	Comercial	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Reação	2	Grande	Comercial	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fuselagem

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
DHC6	De Havilland DASH 6/ /PT6A-27	Turbo-hélice	2	Pequeno	Comercial	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% da força propulsora estática máxima)	210	109	Hélice
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ /PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbo-hélice	2	Pequeno	Comercial	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% da força propulsora estática máxima)	210	109	Hélice
DHC7	De Havilland DASH 7/ /PT6A-50	Turbo-hélice	4	Grande	Comercial	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	112	Hélice
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	112	Hélice
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% da força propulsora estática máxima)	213	112	Hélice
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Hélice
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Hélice
ECLIPSE500	Eclipse 500/PW610F	Reação	2	Pequeno	Aviação geral	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Fuselagem
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Hélice

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Reação	2	Grande	Comercial	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Reação	2	Grande	Comercial	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
EMB170	Embraer ERJ170-100	Reação	2	Grande	Comercial	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Asa
EMB175	Embraer ERJ170-200	Reação	2	Grande	Comercial	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Asa
EMB190	Embraer ERJ190-100	Reação	2	Grande	Comercial	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Asa
EMB195	Embraer ERJ190-200	Reação	2	Grande	Comercial	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Asa
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Reação	2	Grande	Comercial	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Reação	2	Grande	Comercial	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Fuselagem
F28MK2	Fokker F-28-2000/ /RB183MK555	Reação	2	Grande	Comercial	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Fuselagem
F28MK4	Fokker F-28-4000/ /RB183MK555	Reação	2	Grande	Comercial	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Fuselagem
FAL20	Dassault FALCON 20/ /CF700-2D-2	Reação	2	Grande	Aviação geral	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Reação	2	Grande	Aviação geral	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Fuselagem
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Reação	2	Grande	Aviação geral	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Fuselagem

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Reação	2	Grande	Aviação geral	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
GV	Gulfstream GV/BR 710	Reação	2	Grande	Aviação geral	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Fuselagem
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ /DART MK532-2	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% da força propulsora estática máxima)	212	110	Hélice
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ /TFE731-3A	Reação	2	Grande	Aviação geral	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
L1011	Lockheed Martin L-1011/ /RB211-22B	Reação	3	Pesado	Comercial	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Asa
L10115	Lockheed Martin L-1011--500/RB211-224B	Reação	3	Pesado	Comercial	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Asa
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbo-hélice	4	Grande	Comercial	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% da força propulsora estática máxima)	214	112	Hélice
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Reação	2	Grande	Aviação geral	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Fuselagem
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Reação	2	Grande	Aviação geral	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Fuselagem
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Reação	3	Pesado	Comercial	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Asa

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Reação	3	Pesado	Comercial	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Asa
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Reação	2	Grande	Comercial	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fuselagem
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Reação	2	Grande	Comercial	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fuselagem
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Reação	2	Grande	Comercial	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fuselagem
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Reação	2	Grande	Comercial	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Fuselagem
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Reação	2	Grande	Comercial	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Fuselagem
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Reação	2	Grande	Aviação geral	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
PA28	Piper Warrior PA-28-161/ /O-320-D3G	Pistão	1	Pequeno	Aviação geral	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Outro (RP-M)	213	113	Hélice
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Pistão	2	Pequeno	Aviação geral	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Hélice
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Pistão	2	Pequeno	Aviação geral	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Outro (RP-M)	213	109	Hélice
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turbo-hélice	2	Pequeno	Aviação geral	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Hélice

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Designação	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
SABR80	NA Sabreliner 80	Reação	2	Grande	Aviação geral	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Fuselagem
SD330	Short SD3-30/PT6A--45AR	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% da força propulsora estática máxima)	211	109	Hélice
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbo-hélice	2	Grande	Comercial	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% da força propulsora estática máxima)	211	110	Hélice

▼**M2**

Quadro I-6

Pesos predefinidos

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
1900D	1	15 500
1900D	2	16 950
707	1	175 000
707	2	185 000
707	3	200 000
707	4	220 000
707	5	245 000
707	6	257 000
707120	1	175 000
707120	2	185 000
707120	3	200 000
707120	4	220 000
707120	5	245 000
707120	6	257 000
707320	1	214 000
707320	2	228 000
707320	3	240 000
707320	4	260 000
707320	5	286 000
707320	6	312 000
707320	7	330 000
707QN	1	214 000
707QN	2	228 000
707QN	3	240 000
707QN	4	260 000
707QN	5	286 000
707QN	6	312 000
707QN	7	330 000
717200	1	94 900
717200	2	99 700
717200	3	104 900
717200	4	110 400
717200	5	112 700
717200	6	121 000

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
720	1	145 000
720	2	155 000
720	3	165 000
720	4	180 000
720	5	190 000
720B	1	165 000
720B	2	175 000
720B	3	185 000
720B	4	200 000
720B	5	210 000
727100	1	136 000
727100	2	143 000
727100	3	150 000
727100	4	158 000
727200	1	152 000
727200	2	163 000
727200	3	174 000
727200	4	185 000
727D15	1	156 000
727D15	2	164 000
727D15	3	175 000
727D15	4	189 000
727D15	5	204 000
727D17	1	157 000
727D17	2	169 000
727D17	3	180 000
727D17	4	189 000
727EM1	1	136 000
727EM1	2	143 000
727EM1	3	150 000
727EM1	4	158 000
727EM2	1	156 000
727EM2	2	164 000
727EM2	3	175 000
727EM2	4	189 000
727EM2	5	204 000

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
727Q15	1	156 000
727Q15	2	164 000
727Q15	3	175 000
727Q15	4	189 000
727Q15	5	204 000
727Q7	1	136 000
727Q7	2	143 000
727Q7	3	150 000
727Q7	4	158 000
727Q9	1	156 000
727Q9	2	168 000
727Q9	3	180 000
727Q9	4	191 000
727QF	1	136 000
727QF	2	143 000
727QF	3	150 000
727QF	4	158 000
737	1	82 000
737	2	85 000
737	3	92 000
737	4	100 000
737300	1	108 800
737300	2	114 100
737300	3	119 900
737300	4	131 800
7373B2	1	108 800
7373B2	2	114 100
7373B2	3	119 900
7373B2	4	131 800
7373B2	M	139 500
737400	1	115 800
737400	2	121 400
737400	3	127 700
737400	4	138 200
737400	M	150 000
737500	1	103 400

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
737500	2	108 500
737500	3	114 100
737500	4	125 700
737500	5	126 900
737500	M	128 500
737700	1	120 000
737700	2	125 000
737700	3	130 300
737700	4	141 100
737700	5	154 400
737700	6	154 500
737800	1	133 300
737800	2	139 200
737800	3	145 500
737800	4	156 700
737800	5	167 600
737800	6	172 300
737D17	1	90 000
737D17	2	95 000
737D17	3	100 000
737D17	4	105 000
737N17	1	90 000
737N17	2	95 000
737N17	3	100 000
737N17	4	105 000
737N9	1	82 000
737N9	2	85 000
737N9	3	92 000
737N9	4	100 000
737QN	1	82 000
737QN	2	85 000
737QN	3	92 000
737QN	4	100 000
747100	1	475 000
747100	2	495 000
747100	3	520 000

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
747100	4	550 000
747100	5	625 000
747100	6	635 000
74710Q	1	475 000
74710Q	2	495 000
74710Q	3	520 000
74710Q	4	550 000
74710Q	5	625 000
74710Q	6	635 000
747200	1	525 000
747200	2	545 000
747200	3	565 000
747200	4	610 000
747200	5	665 000
747200	6	725 000
747200	7	775 000
74720A	1	475 000
74720A	2	500 000
74720A	3	520 000
74720A	4	560 000
74720A	5	610 000
74720A	6	675 000
74720A	7	725 000
74720B	1	525 000
74720B	2	545 000
74720B	3	565 000
74720B	4	610 000
74720B	5	665 000
74720B	6	725 000
74720B	7	775 000
747400	1	545 000
747400	2	563 800
747400	3	583 100
747400	4	621 500
747400	5	669 500
747400	6	720 900

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
747400	7	776 600
747400	8	836 200
747400	9	875 000
7478	1	671 100
7478	2	691 200
7478	3	713 300
7478	4	752 400
7478	5	801 000
7478	6	853 400
7478	7	909 300
7478	8	969 000
7478	9	987 000
747SP	1	400 000
747SP	2	422 000
747SP	3	443 000
747SP	4	475 000
747SP	5	518 000
747SP	6	560 000
747SP	7	625 000
757300	1	203 900
757300	2	212 700
757300	3	222 100
757300	4	239 100
757300	5	260 700
757300	6	269 400
757PW	1	183 200
757PW	2	190 000
757PW	3	197 500
757PW	4	212 600
757PW	5	230 900
757PW	6	243 200
757PW	7	255 000
757RR	1	183 900
757RR	2	191 200
757RR	3	199 100
757RR	4	215 200

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
757RR	5	234 800
757RR	6	243 200
757RR	7	255 000
767300	1	265 000
767300	2	275 500
767300	3	286 400
767300	4	305 700
767300	5	330 000
767300	6	355 900
767300	7	367 700
767400	1	288 818
767400	2	299 037
767400	3	310 125
767400	4	329 861
767400	5	354 427
767400	6	380 906
767400	7	422 420
767CF6	1	227 000
767CF6	2	236 000
767CF6	3	245 300
767CF6	4	261 400
767CF6	5	281 600
767CF6	6	303 300
767CF6	7	315 500
767JT9	1	228 500
767JT9	2	237 600
767JT9	3	247 000
767JT9	4	263 600
767JT9	5	284 600
767JT9	6	306 900
767JT9	7	317 100
777200	1	429 900
777200	2	442 400
777200	3	456 100
777200	4	483 100
777200	5	516 400

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
777200	6	551 700
777200	7	589 400
777200	8	629 500
777200	9	656 000
777300	1	435 100
777300	2	449 700
777300	3	465 300
777300	4	493 100
777300	5	527 700
777300	6	564 500
777300	7	636 100
7773ER	1	503 600
7773ER	2	519 100
7773ER	3	536 100
7773ER	4	565 800
7773ER	5	602 700
7773ER	6	642 600
7773ER	7	684 500
7773ER	8	728 900
7773ER	9	775 000
7878R	1	343 400
7878R	2	353 200
7878R	3	363 900
7878R	4	382 600
7878R	5	405 700
7878R	6	430 100
7878R	7	455 900
7878R	8	483 600
7878R	9	502 500
A300-622R	1	278 700
A300-622R	2	290 300
A300-622R	3	302 400
A300-622R	4	324 100
A300-622R	5	353 300
A300-622R	6	378 500
A300B4-203	1	262 000

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
A300B4-203	2	280 000
A300B4-203	3	295 000
A300B4-203	4	324 000
A300B4-203	5	357 000
A310-304	1	243 300
A310-304	2	253 000
A310-304	3	262 900
A310-304	4	280 700
A310-304	5	304 400
A310-304	6	346 100
A319-131	1	125 900
A319-131	2	131 000
A319-131	3	136 500
A319-131	4	146 100
A319-131	5	166 400
A320-211	1	133 400
A320-211	2	139 200
A320-211	3	145 200
A320-211	4	155 900
A320-211	5	169 800
A320-232	1	132 900
A320-232	2	138 500
A320-232	3	144 200
A320-232	4	154 300
A320-232	5	172 000
A321-232	1	156 800
A321-232	2	163 300
A321-232	3	170 000
A321-232	4	182 100
A321-232	5	206 100
A330-301	1	367 000
A330-301	2	378 500
A330-301	3	390 500
A330-301	4	411 700
A330-301	5	439 200
A330-301	6	469 100

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
A330-301	7	478 400
A330-343	1	369 200
A330-343	2	380 800
A330-343	3	392 900
A330-343	4	414 300
A330-343	5	441 900
A330-343	6	472 000
A330-343	7	513 700
A340-211	1	369 500
A340-211	2	381 600
A340-211	3	394 100
A340-211	4	416 600
A340-211	5	446 000
A340-211	6	477 600
A340-211	7	573 200
A340-642	1	524 100
A340-642	2	540 700
A340-642	3	557 800
A340-642	4	588 000
A340-642	5	628 600
A340-642	6	671 300
A340-642	7	811 300
A380-841	1	799 160
A380-841	2	822 921
A380-841	3	847 265
A380-841	4	890 164
A380-841	5	945 893
A380-841	6	1 006 106
A380-841	7	1 066 266
A380-841	8	1 254 430
A380-861	1	798 928
A380-861	2	822 613
A380-861	3	846 941
A380-861	4	889 750
A380-861	5	943 737
A380-861	6	1 003 582

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
A380-861	7	1 066 266
A380-861	8	1 254 430
BAC111	1	74 000
BAC111	2	79 000
BAC111	3	85 000
BAE146	1	76 000
BAE146	2	84 000
BAE146	3	91 000
BAE300	1	80 000
BAE300	2	88 000
BAE300	3	96 000
BEC58P	1	5 500
CIT3	1	20 000
CL600	1	36 000
CL601	1	43 100
CNA172	1	2 450
CNA182	1	2 800
CNA206	1	3 000
CNA206	2	3 300
CNA206	3	3 600
CNA208	1	8 750
CNA20T	1	3 000
CNA20T	2	3 300
CNA20T	3	3 600
CNA441	1	9 850
CNA500	1	14 700
CNA510	1	8 645
CNA525C	1	16 950
CNA55B	1	14 800
CNA560E	1	16 300
CNA560U	1	16 300
CNA560XL	1	20 000
CNA680	1	30 000
CNA750	1	35 700
CONCRD	1	340 000
CONCRD	2	340 000

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
CONCRD	3	375 000
CONCRD	4	375 000
CONCRD	5	400 000
CONCRD	6	400 000
CRJ9-ER	1	67 500
CRJ9-ER	2	71 000
CRJ9-ER	3	75 000
CRJ9-ER	4	80 000
CRJ9-ER	5	82 500
CRJ9-LR	1	65 500
CRJ9-LR	2	69 000
CRJ9-LR	3	73 000
CRJ9-LR	4	78 000
CRJ9-LR	5	84 500
CVR580	1	49 000
CVR580	2	54 000
CVR580	3	58 000
DC1010	1	325 000
DC1010	2	340 000
DC1010	3	360 000
DC1010	4	390 000
DC1010	5	420 000
DC1010	6	450 000
DC1030	1	375 000
DC1030	2	390 000
DC1030	3	405 000
DC1030	4	436 000
DC1030	5	476 000
DC1030	6	517 000
DC1030	7	561 000
DC1040	1	364 000
DC1040	2	379 000
DC1040	3	393 000
DC1040	4	423 000
DC1040	5	462 000
DC1040	6	502 000

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
DC1040	7	544 000
DC3	1	24 000
DC3	2	26 000
DC3	3	28 000
DC6	1	85 000
DC6	2	95 000
DC6	3	105 000
DC820	1	180 000
DC820	2	190 000
DC820	3	205 000
DC820	4	225 000
DC820	5	250 000
DC820	6	270 000
DC850	1	185 000
DC850	2	195 000
DC850	3	210 000
DC850	4	230 000
DC850	5	255 000
DC850	6	275 000
DC860	1	220 000
DC860	2	230 000
DC860	3	245 000
DC860	4	265 000
DC860	5	290 000
DC860	6	305 000
DC860	7	325 000
DC870	1	220 000
DC870	2	230 000
DC870	3	245 000
DC870	4	265 000
DC870	5	290 000
DC870	6	305 000
DC870	7	325 000
DC8QN	1	220 000
DC8QN	2	230 000
DC8QN	3	245 000

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
DC8QN	4	265 000
DC8QN	5	290 000
DC8QN	6	305 000
DC8QN	7	325 000
DC910	1	70 000
DC910	2	78 000
DC910	3	85 000
DC930	1	93 500
DC930	2	103 000
DC930	3	112 000
DC93LW	1	93 500
DC93LW	2	103 000
DC93LW	3	112 000
DC950	1	100 000
DC950	2	107 000
DC950	3	115 000
DC95HW	1	100 000
DC95HW	2	107 000
DC95HW	3	115 000
DC9Q7	1	70 000
DC9Q7	2	78 000
DC9Q7	3	85 000
DC9Q9	1	93 500
DC9Q9	2	103 000
DC9Q9	3	112 000
DHC6	1	12 500
DHC6QP	1	12 500
DHC7	1	38 950
DHC8	1	31 000
DHC830	1	38 700
DO228	1	13 669
DO328	1	30 843
ECLIPSE500	1	5 500
ECLIPSE500	2	5 891
ECLIPSE500	3	6 000
EMB120	1	22 475

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
EMB145	1	35 500
EMB145	2	39 500
EMB145	3	41 800
EMB145	4	44 000
EMB14L	1	35 275
EMB14L	2	39 675
EMB14L	3	41 900
EMB14L	4	44 100
EMB14L	5	46 300
EMB14L	6	48 500
EMB170	1	63 070
EMB170	2	66 599
EMB170	3	70 484
EMB175	1	65 698
EMB175	2	69 459
EMB175	3	73 518
EMB190	1	83 520
EMB190	2	87 757
EMB190	3	92 363
EMB190	4	100 656
EMB195	1	87 096
EMB195	2	91 558
EMB195	3	96 388
EMB195	4	105 138
F10062	1	78 000
F10062	2	86 000
F10062	3	93 000
F10065	1	80 000
F10065	2	88 000
F10065	3	96 000
F28MK2	1	58 000
F28MK2	2	64 000
F28MK4	1	61 000
F28MK4	2	66 000
F28MK4	3	73 000

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
FAL20	1	28 660
GII	1	56 000
GIIB	1	59 245
GIV	1	63 410
GV	1	76 925
HS748A	1	46 500
IA1125	1	23 500
L1011	1	330 000
L1011	2	340 000
L1011	3	355 000
L1011	4	370 000
L1011	5	400 000
L1011	6	430 000
L10115	1	345 000
L10115	2	355 000
L10115	3	370 000
L10115	4	385 000
L10115	5	413 000
L10115	6	441 000
L10115	7	470 000
L188	1	93 000
L188	2	102 000
L188	3	115 000
LEAR25	1	15 000
LEAR35	1	18 300
MD11GE	1	395 000
MD11GE	2	410 000
MD11GE	3	425 000
MD11GE	4	460 000
MD11GE	5	495 000
MD11GE	6	535 000
MD11GE	7	580 000
MD11PW	1	395 000
MD11PW	2	410 000
MD11PW	3	425 000
MD11PW	4	460 000
MD11PW	5	495 000

▼**M2**

ACFTID (identificador da aeronave)	Extensão de etapa	Peso (lb)
MD11PW	6	535 000
MD11PW	7	580 000
MD81	1	120 680
MD81	2	127 804
MD81	3	135 134
MD81	4	140 000
MD82	1	120 383
MD82	2	127 379
MD82	3	134 584
MD82	4	145 838
MD82	5	149 500
MD83	1	121 555
MD83	2	128 361
MD83	3	135 456
MD83	4	147 079
MD83	5	160 000
MD9025	1	131 021
MD9025	2	137 490
MD9025	3	144 181
MD9025	4	151 107
MD9025	5	156 000
MD9028	1	131 021
MD9028	2	137 490
MD9028	3	144 181
MD9028	4	151 107
MD9028	5	156 000
MU3001	1	14 100
PA28	1	2 325
PA30	1	3 600
PA31	1	7 000
PA42	1	11 200
SABR80	1	28 660
SD330	1	21 800
SF340	1	24 548
SF340	2	27 275

▼M2

Quadro I-7

Coeficientes dos motores a reação

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})$)	K_4 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})^2$)
1900D	Máximo de subida	2 548,8	– 6,7075	– 0,014	0	– 0,72				
1900D	Máximo de descolagem	3 374,6	– 9,6869	– 0,0046	0	– 0,504				
707320	Geral	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707320	Máximo de subida	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707320	Máximo de descolagem	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
707QN	Geral	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707QN	Máximo de subida	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707QN	Máximo de descolagem	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
717200	Máximo de subida	15 541,5	– 17,8282	0,253495	0	0				
717200	Máximo de subida a temperatura elevada	22 232	– 18,025	– 0,201	0	– 218				
717200	Máximo de descolagem	17 542,7	– 19,588	0,234981	0	0				
717200	Máximo de descolagem a temperatura elevada	22 280,7	– 19,819	– 0,097	0	– 154,5				
720B	Geral	– 27 419,9	– 5,81791	– 0,01175	0	0	35 654,5	– 6 560,9		
720B	Máximo de subida	14 540,1	– 13,4149	0,121548	1,78264E-06	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})$)	K_4 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})^2$)
720B	Máximo de descolagem	16 768,6	– 15,471	0,140178	2,0559E-06	0				
727100	Geral	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727100	Máximo de subida	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727100	Máximo de descolagem	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727D15	Geral	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D15	Máximo de subida	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727D15	Máximo de descolagem	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727D15	Máximo de descolagem a temperatura elevada	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727D17	Geral	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D17	Máximo de subida	13 812,7	– 7,52948	0,207702	– 0,000025939	0				
727D17	Máximo de descolagem	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
727EM1	Máximo de subida	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727EM1	Máximo de descolagem	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727EM2	Geral	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727EM2	Máximo de subida	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727EM2	Máximo de descolagem	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727EM2	Máximo de descolagem a temperatura elevada	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
727Q15	Geral	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727Q15	Máximo de subida	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727Q15	Máximo de descolagem	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727Q15	Máximo de descolagem a temperatura elevada	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727Q7	Geral	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727Q7	Máximo de subida	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727Q7	Máximo de descolagem	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727Q9	Geral	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
727Q9	Máximo de subida	12 746,2	– 8,11613	– 0,00049	– 4,53384E-06	0				
727Q9	Máximo de descolagem	13 705,6	– 8,72702	– 0,00053	– 4,8751E-06	0				
727QF	Geral	– 10 908	– 23,3571	– 0,0723	– 0,00000138	0	10 929,8	2 380,86		
727QF	Máximo de subida	11 266	– 9,335	0,169297	– 4,70391E-06	0				
727QF	Máximo de subida a temperatura elevada	13 966	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Máximo contínuo a temperatura elevada	14 687	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Máximo contínuo	11 987	– 9,335	0,158001	– 4,70391E-06	0				
727QF	Máximo de descolagem	14 100	– 12,25	0,1495	– 0,00001175	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
727QF	Máximo de descolagem a temperatura elevada	16 800	– 12,25	0	0	– 90				
737	Geral	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737	Máximo de subida	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737	Máximo de descolagem	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737300	Geral	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737300	Máximo de subida	17 383,1	– 15,6072	0,148043	– 0,000001	– 24,2				
737300	Máximo de subida a temperatura elevada	20 363,9	– 17,0452	– 0,06578	– 0,000001	– 119				
737300	Máximo de descolagem	19 347	– 25,8689	0,456499	– 0,0000112	– 14,78				
737300	Máximo de descolagem a temperatura elevada	21 143,7	– 26,2402	0,398451	– 0,000014	– 79,95				
7373B2	Geral	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
7373B2	Máximo de subida	18 623,5	– 16,4797	0,169674	0	– 9,126				
7373B2	Máximo de subida a temperatura elevada	21 906,6	– 17,4327	– 0,07536	0	– 132,5				
7373B2	Máximo de descolagem	21 480,7	– 25,888	0,225791	0	– 8,441				
7373B2	Máximo de descolagem a temperatura elevada	25 393,2	– 25,7175	– 0,0246	0	– 141,3				
737400	Geral	21 384	– 13,79	– 0,0435	0	0			– 615,8	6,409

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
737400	Máximo de subida	19 662,2	– 18,221	0,207237	0	0				
737400	Máximo de subida a temperatura elevada	22 875,1	– 18,001	– 0,07615	0	– 124,7				
737400	Máximo de descolagem	22 116,3	– 26,0175	0,259442	0	0				
737400	Máximo de descolagem a temperatura elevada	26 883,2	– 26,1707	– 0,04324	0	– 159,7				
737500	Geral	11 106	– 10,09	0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737500	Máximo de subida	17 530,9	– 16,3556	0,153997	– 0,0000013	– 23,39				
737500	Máximo de subida a temperatura elevada	20 510,5	– 17,1336	– 0,07687	– 0,0000004	– 122,3				
737500	Máximo de descolagem	19 629,4	– 26,7504	0,550433	– 0,0000217	– 7,999				
737500	Máximo de descolagem a temperatura elevada	22 636,2	– 28,0937	0,225263	0,0000409	– 105,6				
737700	Máximo de subida	22 106,7	– 23,7147	0,165546	0,0000065	0				
737700	Máximo de subida a temperatura elevada	29 618,1	– 24,596	– 0,273	0	– 249,1				
737700	Máximo de descolagem	23 534,8	– 29,3547	0,308407	0	0				
737700	Máximo de descolagem a temperatura elevada	29 335,5	– 28,632	– 0,105	0	– 195,6				
737800	Máximo de subida	22 403,5	– 27,2645	0,305603	0	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
737800	Máximo de subida a temperatura elevada	26 593,3	– 26,293	– 0,078	0	– 174,4				
737800	Máximo de descolagem	26 089,1	– 29,1098	0,143559	0	0				
737800	Máximo de descolagem a temperatura elevada	30 143,2	– 29,773	– 0,029	0	– 145,2				
737D17	Geral	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737D17	Máximo de subida	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737D17	Máximo de descolagem	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N17	Geral	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737N17	Máximo de subida	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737N17	Máximo de descolagem	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N9	Geral	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737N9	Máximo de subida	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737N9	Máximo de descolagem	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737QN	Geral	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737QN	Máximo de subida	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737QN	Máximo de descolagem	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
74710Q	Geral	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
74710Q	Máximo de subida	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})$)	K_4 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})^2$)
74710Q	Máximo de descolagem	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
747200	Geral	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747200	Máximo de subida	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747200	Máximo de descolagem	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
74720A	Geral	– 32 370	– 7,83	– 0,02105	0	0	47 590	0		
74720A	Máximo de subida	34 860	– 35	0,4962	0	0				
74720A	Máximo de descolagem	40 870	– 40,11	0,4435	0	0				
74720B	Geral	– 28 110	– 10,05	– 0,03543	0	0	46 375	0		
74720B	Máximo de subida	39 594	– 38,08	0,5262	0	0				
74720B	Máximo de descolagem	48 866	– 43,68	0,6641	0	0				
747400	Geral	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
747400	Máximo de subida	44 157,4	– 42,6142	0,635772	0	0				
747400	Máximo de subida a temperatura elevada	56 826,2	– 45,4912	– 0,20856	0	– 392,3				
747400	Máximo de descolagem	53 290,5	– 53,434	0,606283	0	0				
747400	Máximo de descolagem a temperatura elevada	66 921,4	– 54,5627	– 0,1278	0	– 410,2				
7478	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	5 920	– 19,02	0,225	0	0				
7478	Máximo de subida	50 523	– 39,8663	0,842437	– 0,000015	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
7478	Máximo de subida a temperatura elevada	56 739,2	– 27,469	– 0,1411	– 0,000015	– 343,137				
7478	Máximo de descolagem	64 247,2	– 66,0662	0,481932	0,000004	0				
7478	Máximo de descolagem a temperatura elevada	80 923,7	– 71,3162	– 0,30655	– 0,00001	– 520,464				
747SP	Geral	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747SP	Máximo de subida	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747SP	Máximo de descolagem	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
757300	Máximo de subida	29 549,2	– 30,6086	0,398179	0	0				
757300	Máximo de subida a temperatura elevada	36 157	– 30,9643	– 0,16465	0	– 250,7				
757300	Máximo de descolagem	40 175,5	– 35,323	– 0,11328	0	0				
757300	Máximo de descolagem a temperatura elevada	46 892,4	– 35,6127	– 0,53031	0	– 241,7				
757PW	Geral	– 44 951	– 0,83	0,0198	0	0	52 972	0		
757PW	Máximo de subida	27 775,1	– 27,6876	0,381725	0	0				
757PW	Máximo de subida a temperatura elevada	34 748,3	– 29,9467	– 0,16641	0	– 250,7				
757PW	Máximo de descolagem	36 214,8	– 48,2704	0,908044	0	0				
757PW	Máximo de descolagem a temperatura elevada	45 592,5	– 49,7383	0,213208	0	– 290,6				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
757RR	Geral	– 44 907	– 21,97	– 0,0589	0	0	46 999	0		
757RR	Máximo de subida	30 065,2	– 32,4779	0,397321	0	0				
757RR	Máximo de subida a temperatura elevada	36 735,1	– 32,445	– 0,16871	0	– 258,4				
757RR	Máximo de descolagem	37 802,1	– 38,2839	0,527181	0	0				
757RR	Máximo de descolagem a temperatura elevada	45 336,5	– 39,1302	– 0,00514	0	– 257,4				
767300	Geral	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
767300	Máximo de subida	45 480	– 41,9	0,559	0	0				
767300	Máximo de descolagem	56 370	– 53	0,251	0	0				
767400	Máximo de subida	45 902,7	– 39,5895	0,633446	0	0				
767400	Máximo de subida a temperatura elevada	63 647,5	– 41,082	– 0,55	0	– 562,3				
767400	Máximo de descolagem	60 475,4	– 56,8041	0,478788	0	0				
767400	Máximo de descolagem a temperatura elevada	72 425,5	– 55,569	– 0,236	0	– 416,2				
767CF6	Geral	62 790	– 35,03	– 0,1177	0	0			– 1 610,37	14
767CF6	Máximo de subida	38 057	– 43,24	0,705	0	0				
767CF6	Máximo de descolagem	44 769	– 48,34	0,5	0	0				
767JT9	Geral	– 39 777	– 17,367	– 0,0467	0	0	56 550	0		

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
767JT9	Máximo de subida	38 700	– 34,5	0,49	0	0				
767JT9	Máximo de descolagem	43 190	– 38,3	0,876	0	0				
777200	Geral	32 710	0	0	0	0			– 1 258	16,16
777200	Máximo de subida	67 093,7	– 85,7553	1,8498	– 0,000076	0				
777200	Máximo de subida a temperatura elevada	82 096,7	– 72,2859	– 0,32818	– 0,0000179	– 637				
777200	Máximo de descolagem	93 672,6	– 122,251	1,1818	– 0,0000806	0				
777200	Máximo de descolagem a temperatura elevada	114 758,6	– 125,38	– 0,159	– 0,0000261	– 702,4				
777300	Máximo de subida	64 636,2	– 70,833	0,880073	0	0				
777300	Máximo de subida a temperatura elevada	90 015,1	– 70,745	– 0,852	0	– 823				
777300	Máximo de descolagem	87 833,8	– 97,7894	0,27543	0	0				
777300	Máximo de descolagem a temperatura elevada	103 835,2	– 97,831	– 0,632	0	– 549,1				
7773ER	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	8 950	– 27,25	0,131	0	0				
7773ER	Máximo de subida	92 110	– 119	1,14	– 0,000007	0				
7773ER	Máximo de subida a temperatura elevada	96 550	– 69,4	– 0,542	– 0,00005	– 533				
7773ER	Máximo de descolagem	112 250	– 120	0,713	– 0,00011	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
7878R	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	3 425	– 12,03	0,0955	0	0				
7878R	Máximo de subida	61 142,6	– 78,8116	1,219801	– 0,000039	0				
7878R	Máximo de subida a temperatura elevada	65 000	– 55	0,1	– 0,00002	– 404,274				
7878R	Máximo de descolagem	71 214,6	– 93,4796	0,652462	0,000002	0				
7878R	Máximo de descolagem a temperatura elevada	86 784,2	– 92	– 0,27021	– 0,00001	– 520,488				
A300-622R	Geral	– 148 952	– 6,71	– 0,03	0	0	203 740	– 50 104,7		
A300-622R	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Máximo de subida	44 457,2	– 45,778	0,735506	– 0,000015775	0				
A300-622R	Máximo de subida a temperatura elevada	52 183,7	– 44,1929	0	0	– 271				
A300-622R	Máximo de descolagem	56 307,1	– 50,9157	0,405632	– 2,0986E-06	0				
A300-622R	Máximo de descolagem a temperatura elevada	61 250,3	– 51,5373	0	0	– 192				
A300B4-203	Geral	– 132 687	– 30,4092	– 0,10796	4,02686E-07	0			2 535,75	– 8,23842
A300B4-203	Máximo de subida	43 416,5	– 35	– 0,12523	6,27209E-07	0				
A300B4-203	Máximo de descolagem	49 336,9	– 39,8243	– 0,14231	7,12738E-07	0				
A310-304	Geral	41 317	– 32,9	– 0,0857	– 0,0000016	0	– 1 131,6	11,8		

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})$)	K_4 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})^2$)
A310-304	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Máximo de subida	42 008	– 49,5706	1,64076	– 0,000043059	0				
A310-304	Máximo de subida a temperatura elevada	55 143,3	– 37,4839	0	0	– 505				
A310-304	Máximo de descolagem	50 530,5	– 51,1538	1,26398	– 0,000012839	0				
A310-304	Máximo de descolagem a temperatura elevada	71 457,7	– 50,7768	0	0	– 608				
A319-131	Geral	– 105 513	– 6,58	0,006828	– 8,055E-07	0	149 900	– 42 300		
A319-131	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Máximo de subida	14 957,2	1,71654	0,442593	– 0,000013824	0				
A319-131	Máximo de subida a temperatura elevada	12 977,6	18,59062	0	0	– 78,7				
A319-131	Máximo de descolagem	21 435,4	– 21,3236	0,309465	1,26125E-05	0				
A319-131	Máximo de descolagem a temperatura elevada	23 853,8	– 18,7311	0	0	– 76,8				
A320-211	Geral	24 380	– 18,534	– 0,07842	– 2,509E-07	0			– 669,457	6,9451
A320-211	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
A320-211	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				
A320-211	Máximo de subida	16 859,1	– 4,3786	0,183576	2,9851E-06	0				
A320-211	Máximo de subida a temperatura elevada	19 148,5	– 6,50173	0	0	– 95				
A320-211	Máximo de descolagem	23 652,9	– 22,9338	0,295879	– 5,4631E-06	0				
A320-211	Máximo de descolagem a temperatura elevada	27 385	– 23,3	0	0	– 132				
A320-232	Geral	– 65 083,3	– 7,25	– 0,01918	2,575E-08	0	87 817,6	– 18 693,1		
A320-232	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Máximo de subida	15 539,2	– 4,08932	0,438331	– 0,00001439	0				
A320-232	Máximo de subida a temperatura elevada	14 111,4	10,67953	0	0	– 82,2				
A320-232	Máximo de descolagem	24 746,2	– 25,2473	0,304165	9,2451E-06	0				
A320-232	Máximo de descolagem a temperatura elevada	29 506,5	– 24,4165	0	0	– 139				
A321-232	Geral	– 26 190,2	– 6,6	– 0,0197	– 3,408E-07	0	33 032,2	0		
A321-232	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				
A321-232	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/√θ))	K_4 (lb/(N1/√θ)^2)
A321-232	Máximo de subida	21 870,8	– 21,4867	0,380647	– 5,5566E-06	0				
A321-232	Máximo de subida a temperatura elevada	24 158,5	– 16,8504	0	0	– 147				
A321-232	Máximo de descolagem	28 636,4	– 26,7318	0,249782	– 3,9163E-06	0				
A321-232	Máximo de descolagem a temperatura elevada	31 608,2	– 25,9736	0	0	– 114				
A330-301	Geral	– 36 339,3	– 31,32	– 0,1297	0	0			484,645	4,0056
A330-301	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Máximo de subida	34 249,9	25,9859	0,764157	– 8,1437E-07	0				
A330-301	Máximo de subida a temperatura elevada	46 667,8	10,51272	0	0	– 346				
A330-301	Máximo de descolagem	61 384,5	– 48,4678	0,582821	– 6,2628E-06	0				
A330-301	Máximo de descolagem a temperatura elevada	69 058	– 46,465	0	0	– 288				
A330-343	Geral	– 127 410	– 9,31	– 0,0386	0,000000569	0	162 922	– 29 498,6		
A330-343	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Máximo de subida	44 462	– 12,031	0,711026	5,12762E-06	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/√θ))	K_4 (lb/(N1/√θ)^2)
A330-343	Máximo de subida a temperatura elevada	63 522,4	– 50,7504	0	0	– 411				
A330-343	Máximo de descolagem	69 831	– 77,9676	0,882955	– 0,000026894	0				
A330-343	Máximo de descolagem a temperatura elevada	85 732,2	– 78,8957	0	0	– 451				
A340-211	Geral	19 716	– 17,65	– 0,0878	0	0			– 590,77	7,341
A340-211	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Máximo de subida	26 802,9	– 28,8264	0,31673	3,50144E-06	0				
A340-211	Máximo de subida a temperatura elevada	31 091,8	– 31,4492	0	0	– 160				
A340-211	Máximo de descolagem	29 929,8	– 30,7732	0,29922	– 4,1757E-06	0				
A340-211	Máximo de descolagem a temperatura elevada	34 594,4	– 30,094	0	0	– 175				
A340-642	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Máximo de subida	42 621,6	– 44,2784	0,484124	2,668E-07	0				
A340-642	Máximo de subida a temperatura elevada	50 112	– 60,5262	0	0	– 212				
A340-642	Máximo de descolagem	55 248,1	– 61,4744	0,506968	– 9,6324E-06	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
A340-642	Máximo de descolagem a temperatura elevada	63 276,8	– 59,6458	0	0	– 300				
A380-841	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Máximo de subida	63 586,2	– 53,9292	1,23082	– 0,00003343	0				
A380-841	Máximo de subida a temperatura elevada	72 974,3	– 52,6993	0	0	– 420				
A380-841	Máximo de descolagem	71 176,1	– 84,4052	0,220679	0,000428339	0				
A380-841	Máximo de descolagem a temperatura elevada	90 820,8	– 94,5354	0	0	– 610				
A380-861	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Aproximação à potência mínima regulável dos motores, a temperatura elevada	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Máximo de subida	66 053,2	– 61,754	0,977183	– 0,000025178	0				
A380-861	Máximo de subida a temperatura elevada	73 729,7	– 65,1895	0	0	– 324				
A380-861	Máximo de descolagem	70 053,6	– 76,0931	0,838794	– 0,000010766	0				
A380-861	Máximo de descolagem a temperatura elevada	83 320,5	– 82,3362	0	0	– 432				
BAC111	Máximo de subida	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
BAC111	Máximo de descolagem	11 168,1	– 6,70084	– 0,02234	0	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})$)	K_4 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})^2$)
BAE146	Geral	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE146	Máximo de subida	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE146	Máximo de descolagem	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Geral	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE300	Máximo de subida	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Máximo de descolagem	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
CIT3	Máximo de subida	2 987,4	– 3,4992	0,06123	– 1,1664E-06	0				
CIT3	Máximo de descolagem	3 319,3	– 3,888	0,068032	– 0,000001296	0				
CL600	Máximo de subida	5 543,3	– 5,6542	0,08442	0	0				
CL600	Máximo de descolagem	6 159,2	– 6,2824	0,0938	0	0				
CL601	Máximo de subida	6 517,3	– 6,6476	0,09776	0	0				
CL601	Máximo de descolagem	7 241,4	– 7,3862	0,10862	0	0				
CNA208	Máximo de subida	2 953,9	– 8,581	– 0,00453	– 7,2035E-07	– 1,44				
CNA208	Máximo de descolagem	3 245,2	– 11,69	– 0,01053	– 6,777E-07	– 1,62				
CNA500	Geral	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
CNA500	Máximo de subida	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
CNA500	Máximo de descolagem	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
CNA510	Geral	4 234,6	– 1,68388	0,001047	– 5,78019E-08	0			– 103,817	0,811333
CNA510	Máximo de subida	1 486	– 1,60533	0	– 1,04748E-07	0				
CNA510	Máximo de descolagem	1 492,8	– 1,87734	0	– 2,55208E-06	0				
CNA525C	Geral	1 528,4	– 2,83667	– 0,00013	2,55648E-07	0			– 51,50512788	0,724013467
CNA525C	Máximo de subida	3 001,7	– 2,38854	0,004585	– 1,4045E-07	0				
CNA525C	Máximo de descolagem	3 464,1	– 2,5254	0,001981	– 1,46353E-06	0				
CNA55B	Geral	1 373,8	– 2,2903	– 8,9E-05	3,2273E-08	0			– 44,861	0,66327
CNA55B	Máximo de subida	2 323,1	– 2,4386	0,002159	– 2,1456E-07	0				
CNA55B	Máximo de descolagem	2 658,7	– 2,6269	– 0,00359	1,7262E-07	0				
CNA560E	Geral	1 533,4	– 2,49247	0,011973	– 6,90894E-07	0			– 53,9835	0,839574
CNA560E	Máximo de subida	3 194,3	– 2,53358	0,028038	2,70832E-07	0				
CNA560E	Máximo de descolagem	3 316,5	– 2,7005	0,04349	– 6,52616E-07	0				
CNA560U	Máximo de subida	2 597,5	– 2,22178	0,023781	6,12239E-08	0				
CNA560U	Máximo de descolagem	2 920	– 2,0264	0,025133	2,95314E-07	0				
CNA560XL	Máximo de subida	3 454,5	– 3,98132	– 0,0704	0	0				
CNA560XL	Máximo de descolagem	3 838,3	– 4,42368	– 0,07823	0	0				
CNA680	Geral	2 904,8	– 4,80092	– 0,00174	5,62892E-07	0			– 101,327	1,3401

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
CNA680	Máximo de subida	5 520,2	– 5,32711	– 0,02377	1,89918E-06	0				
CNA680	Máximo de descolagem	5 683	– 6,55907	– 0,00159	8,72971E-07	0				
CNA750	Geral	4 778,6	– 6,56521	0,000671	– 4,11321E-07	0			– 146,712	1,9748
CNA750	Máximo de subida	6 097,8	– 7,0102	– 0,00528	3,74689E-08	0				
CNA750	Máximo de descolagem	6 127,8	– 7,07624	– 0,00394	3,95764E-08	0				
CONCRD	Máximo de subida	33 252,1	– 26,6	0,2328	0	0				
CONCRD	Máximo de descolagem	39 653	– 31,722	0,2776	0	0				
CRJ9-ER	Geral	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-ER	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-ER	Máximo de subida	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				
CRJ9-ER	Máximo de subida a temperatura elevada	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-ER	Máximo de descolagem	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-ER	Máximo de descolagem a temperatura elevada	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
CRJ9-LR	Geral	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-LR	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-LR	Máximo de subida	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
CRJ9-LR	Máximo de subida a temperatura elevada	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-LR	Máximo de descolagem	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-LR	Máximo de descolagem a temperatura elevada	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
DC1010	Geral	25 027,6	– 27,4313	– 0,07828	0	0			– 694,556	8,02362
DC1010	Máximo de subida	30 596	– 28,4416	– 0,10164	5,0902E-07	0				
DC1010	Máximo de descolagem	35 985,4	– 30,9909	– 0,11075	5,5465E-07	0				
DC1030	Máximo de subida	38 520	– 29,38	0,49	0	0				
DC1030	Máximo de descolagem	49 310	– 42,42	0,61	0	0				
DC1040	Geral	– 143 602	– 14,4996	– 0,05026	0	0	204 567	– 54 761,9		
DC1040	Máximo de subida	34 087,9	– 12,9859	– 0,04641	2,3241E-07	0				
DC1040	Máximo de descolagem	41 594,9	– 22,3071	– 0,07971	3,9923E-07	0				
DC850	Geral	– 22 582,8	– 6,58409	– 0,02081	0	0	29 070,9	– 4 341,84		
DC850	Máximo de subida	14 243,5	– 5,6565	– 0,02021	1,0123E-07	0				
DC850	Máximo de descolagem	15 670,3	– 5,8955	– 0,02107	1,0551E-07	0				
DC860	Geral	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC860	Máximo de subida	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC860	Máximo de descolagem	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
DC870	Geral	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
DC870	Máximo de subida	18 859	– 17,91	0,1953	0	– 2,034				
DC870	Máximo de descolagem	20 758	– 20,65	0,2173	0	0				
DC8QN	Geral	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC8QN	Máximo de subida	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC8QN	Máximo de descolagem	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				
DC910	Geral	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC910	Máximo de subida	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC910	Máximo de descolagem	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC930	Geral	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC930	Máximo de subida	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC930	Máximo de descolagem	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC93LW	Geral	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC93LW	Máximo de subida	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC93LW	Máximo de descolagem	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC950	Geral	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC950	Máximo de subida	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC950	Máximo de descolagem	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
DC95HW	Geral	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC95HW	Máximo de subida	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC95HW	Máximo de descolagem	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				
DC9Q7	Geral	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC9Q7	Máximo de subida	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC9Q7	Máximo de descolagem	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC9Q9	Geral	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC9Q9	Máximo de subida	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC9Q9	Máximo de descolagem	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DHC8	Geral	2 010,7	– 19,409	0,07743	0	0			54,6666	– 0,0828
DHC8	Máximo de subida	6 323,6	– 21,4445	0,088232	0	0				
DHC8	Máximo de descolagem	7 026,2	– 23,8272	0,098036	0	0				
DHC830	Geral	1 623,1	– 18,411	0,075104	0	0			72,6356	– 0,17951
DHC830	Máximo de subida	6 679	– 21,9919	0,090305	0	0				
DHC830	Máximo de descolagem	7 421,1	– 24,4354	0,100339	0	0				
DO228	Máximo de subida	2 571	– 7,9721	0,07004	– 4,9292E-06	0				
DO228	Máximo de descolagem	2 524,3	– 8,067	0,06042	– 6,8678E-06	0				
DO328	Máximo de subida	7 752,5	– 23,2	0,225	– 0,0000158	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
DO328	Máximo de descolagem	8 138,2	– 28,1	0,199	– 0,000021	0				
ECLIPSE500	Máximo de subida	947,7	– 0,73662	0,018307	2,63346E-07	– 0,0571				
ECLIPSE500	Máximo de subida a temperatura elevada	1 077,4	– 1,20966	– 0,00912	1,28125E-07	– 9,84248				
ECLIPSE500	Máximo de descolagem	1 039,2	– 1,57439	0,034769	– 0,000002274	– 0,0323				
ECLIPSE500	Máximo de descolagem a temperatura elevada	1 258,9	– 1,6144	– 0,00748	3,13285E-08	– 10,7499				
ECLIPSE500	Subida reduzida	1 084,2	– 1,38862	0,009974	7,08687E-08	0,048579				
ECLIPSE500	Subida reduzida a temperatura elevada	1 168,6	– 1,50732	– 0,01586	3,07776E-07	– 11,2558				
EMB120	Máximo de subida	4 668	– 11,932	0,0664	0	– 5,663				
EMB120	Máximo de descolagem	5 212	– 12,45	0,0728	0	– 6,87				
EMB145	Máximo de subida	5 554,3	– 6,86092	0,065416	0	– 4,036				
EMB145	Máximo de descolagem	7 499,5	– 9,12812	0,045563	0	– 22,89				
EMB14L	Máximo de subida	6 432,5	– 7,56929	0,069004	0	– 5,419				
EMB14L	Máximo de descolagem	7 246,1	– 8,61031	0,232825	0	– 0,9689				
EMB170	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB170	Máximo de subida	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
EMB170	Máximo de descolagem	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB175	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB175	Máximo de subida	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				
EMB175	Máximo de descolagem	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB190	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB190	Máximo de subida	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB190	Máximo de descolagem	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
EMB195	Aproximação à potência mínima regulável dos motores	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB195	Máximo de subida	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB195	Máximo de descolagem	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
F10062	Máximo de subida	10 472	– 9,57	0,137	0	0				
F10062	Máximo de descolagem	13 551	– 16,56	0,2804	0	0				
F10065	Máximo de subida	10 970	– 10,52	0,1238	0	0				
F10065	Máximo de descolagem	14 814	– 16,72	0,065	0	0				
F28MK2	Máximo de subida	8 408	– 4,72	0,1048	0	0				
F28MK2	Máximo de descolagem	9 851	– 7,68	0,0889	0	0				
F28MK4	Máximo de subida	8 459	– 4,874	0,0997	0	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/√θ))	K_4 (lb/(N1/√θ)^2)
F28MK4	Máximo de descolagem	9 905	– 7,445	0,0765	0	0				
FAL20	Máximo de subida	4 102	– 2,3831	– 0,11465	1,02126E-05	0				
FAL20	Máximo de descolagem	4 017,4	– 3,4567	0,058024	– 2,49247E-06	0				
GII	Máximo de subida	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GII	Máximo de descolagem	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GII	Máximo de descolagem a temperatura elevada	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GII	Subida reduzida	6 030	0	– 0,0081	0,0000002	0				
GII	Descolagem reduzida	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GII	Descolagem reduzida, a temperatura elevada	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIIB	Máximo de subida	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GIIB	Máximo de descolagem	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GIIB	Máximo de descolagem a temperatura elevada	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GIIB	Subida reduzida	5 369	0	– 0,0081	0	0				
GIIB	Descolagem reduzida	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GIIB	Descolagem reduzida, a temperatura elevada	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIV	Máximo de subida	10 770	– 10,96	0,1784	– 0,000001	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
GIV	Máximo de subida a temperatura elevada	11 805	– 9,4	– 0,0624	0	– 89				
GIV	Máximo de descolagem	13 725	– 18,2	0,3189	– 0,00002	0				
GIV	Máximo de descolagem a temperatura elevada	17 129	– 17,6	– 0,0472	0,0000003	– 114				
GV	Máximo de subida	12 400	– 11,6	0,12	0	0				
GV	Máximo de subida a temperatura elevada	14 900	– 11,2	– 0,11	0	– 107				
GV	Máximo de descolagem	14 600	– 18,86	0,1649	0	0				
GV	Máximo de descolagem a temperatura elevada	18 970	– 18,4	– 0,115	0	– 126,5				
IA1125	Máximo de subida	3 114,4	– 3,4992	0,04125	– 2,81988E-06	0				
IA1125	Máximo de descolagem	3 460,5	– 3,888	0,045834	– 3,1332E-06	0				
L1011	Geral	– 80 222,2	– 25,0263	0	0	0	92 893,5	– 10 186,1		
L1011	Máximo de subida	34 204,8	– 43,8172	0,270193	2,0153E-06	0				
L1011	Máximo de descolagem	40 720	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
L10115	Máximo de subida	39 532,9	– 44,0258	0,27148	2,02494E-06	0				
L10115	Máximo de descolagem	46 840	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
LEAR25	Máximo de subida	2 560,9	– 1,8352	– 0,01509	1,95912E-06	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
LEAR25	Máximo de descolagem	2 845,4	– 2,03911	– 0,01677	2,1768E-06	0				
LEAR35	Máximo de subida	3 071	– 3,4992	– 0,00397	1,38915E-06	0				
LEAR35	Máximo de descolagem	3 412,2	– 3,888	– 0,00441	1,5435E-06	0				
MD11GE	Máximo de subida	47 037	– 45,71	0,854	0	– 368,1				
MD11GE	Máximo de descolagem	57 156	– 42,73	0,303	0	– 357,5				
MD11PW	Máximo de subida	51 197	– 59,27	0,416	0	– 357				
MD11PW	Máximo de descolagem	57 661	– 51,3	0,513	0	– 426,6				
MD81	Geral	– 15 384	– 10	0,019	0	0	17 917	0		
MD81	Máximo de subida	18 040,9	– 8,83022	– 0,02993	0	– 114,3				
MD81	Máximo de subida a temperatura elevada	21 047,1	– 12,8373	– 0,07163	0	– 151,8				
MD81	Máximo de descolagem	18 810,5	– 11,1271	0,092622	0	– 2,101				
MD81	Máximo de descolagem a temperatura elevada	22 678,5	– 14,546	– 0,05823	0	– 138,4				
MD82	Geral	– 13 488	– 10	0,025	0	0	16 750	0		
MD82	Máximo de subida	16 810,1	– 5,36467	0,048334	0	– 60,8				
MD82	Máximo de subida a temperatura elevada	22 606,4	– 13,9975	– 0,09177	0	– 168,1				
MD82	Máximo de descolagem	19 344,5	– 15,5531	0,333164	0	– 1,031				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
MD82	Máximo de descolagem a temperatura elevada	24 452	– 16,6869	0,005711	0	– 162,5				
MD83	Geral	– 13 845	– 13,33	0,019	0	0	17 500	0		
MD83	Máximo de subida	18 075,2	– 7,63873	0,058915	0	– 64,7				
MD83	Máximo de subida a temperatura elevada	23 181,6	– 13,4908	– 0,09344	0	– 164				
MD83	Máximo de descolagem	20 080,8	– 11,9047	0,191099	0	– 4,078				
MD83	Máximo de descolagem a temperatura elevada	25 460,4	– 15,5681	– 0,05468	0	– 176,1				
MD9025	Geral	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9025	Máximo de subida	23 881	– 30,625	0,2551	0	0				
MD9025	Máximo de subida a temperatura elevada	27 078,4	– 30,625	0	0	– 213,2				
MD9025	Máximo de descolagem	23 066	– 23,5769	0,3147	0	0				
MD9025	Máximo de descolagem a temperatura elevada	28 697,1	– 23,5769	0	0	– 225,2				
MD9028	Geral	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9028	Máximo de subida	23 421	– 26,5453	0,2599	0	0				
MD9028	Máximo de subida a temperatura elevada	26 678,6	– 26,5453	0	0	– 217,2				
MD9028	Máximo de descolagem	25 656	– 25,3418	0,2419	0	0				

▼M2

ACFTID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/°C)	K_1 (lb/EPR)	K_2 (lb/EPR^2)	K_3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K_4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
MD9028	Máximo de descolagem a temperatura elevada	30 520	– 25,3418	0	0	– 194,6				
MU3001	Geral	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
MU3001	Máximo de subida	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
MU3001	Máximo de descolagem	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				
PA42	Máximo de subida	2 295,2	– 6,6307	0,041917	5,8567E-07	0				
PA42	Máximo de descolagem	2 219,6	– 5,9898	0,044468	2,8008E-07	0				

▼**M2**

Quadro I-8

Coeficientes dos motores a hélice

ACFT_ID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	Eficiência da hélice	Potência propulsora líquida instalada (hp)
BEC58P	Máximo de subida	0,90	261,3
BEC58P	Máximo de descolagem	0,90	310,0
CNA172	Máximo de subida	0,69	140,0
CNA172	Máximo de descolagem	0,67	155,0
CNA182	Máximo de subida	0,78	189,8
CNA182	Máximo de descolagem	0,75	222,4
CNA206	Máximo de subida	0,77	234,0
CNA206	Máximo de descolagem	0,70	300,0
CNA20T	Máximo de subida	0,77	238,0
CNA20T	Máximo de descolagem	0,69	310,0
CNA441	Máximo de subida	0,90	620,0
CNA441	Máximo de descolagem	0,90	635,5
CVR580	Máximo de subida	0,85	3 344,0
CVR580	Máximo de descolagem	0,85	3 800,0
DC3	Máximo de subida	0,85	1 130,0
DC3	Máximo de descolagem	0,85	1 302,0
DC6	Máximo de subida	0,90	1 750,0
DC6	Máximo de descolagem	0,90	1 900,0
DHC6	Máximo de subida	0,90	557,5

▼**M2**

ACFT_ID (identificador da aeronave)	Força propulsora nominal	Eficiência da hélice	Potência propulsora líquida instalada (hp)
DHC6	Máximo de descolagem	0,90	587,0
DHC6QP	Máximo de subida	0,90	557,5
DHC6QP	Máximo de descolagem	0,90	587,0
DHC7	Máximo de subida	0,90	846,0
DHC7	Máximo de descolagem	0,90	940,0
HS748A	Máximo de subida	0,90	1 805,0
HS748A	Máximo de descolagem	0,90	2 006,0
L188	Máximo de subida	0,90	3 180,0
L188	Máximo de descolagem	0,90	3 460,0
PA30	Máximo de subida	0,80	130,5
PA30	Máximo de descolagem	0,80	139,5
SD330	Máximo de subida	0,90	972,0
SD330	Máximo de descolagem	0,90	1 080,0
SF340	Máximo de subida	0,90	1 587,0
SF340	Máximo de descolagem	0,90	1 763,0

▼M2

Quadro I-9

Dados de ruído, potência e distância (dados NPD)

NPD_ID (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
AE3007	SEL	A	3 000,0	92,7	88,6	85,6	82,3	77,0	70,9	66,3	61,0	54,8	47,9
AE3007	SEL	D	4 000,0	91,7	88,1	85,4	82,5	77,7	72,0	67,6	62,4	56,1	49,1
AE3007	SEL	D	5 000,0	93,6	90,0	87,4	84,6	79,8	74,2	69,9	64,8	58,7	51,9
AE3007	SEL	D	6 000,0	96,7	93,0	90,3	87,5	82,8	77,2	72,8	67,7	61,6	54,9
AE300C	LAmax	A	1 100,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1 400,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1 900,0	88,6	80,7	75,3	69,5	60,6	51,3	44,9	38,1	31,3	24,5
AE300C	LAmax	D	3 500,0	90,6	83,5	78,4	73,1	64,4	55,2	48,7	42,0	34,7	27,5
AE300C	LAmax	D	4 500,0	92,7	85,7	80,7	75,5	67,1	58,1	51,9	45,2	38,3	31,4
AE300C	LAmax	D	5 500,0	94,7	88,0	83,3	78,2	69,9	60,9	54,7	47,9	40,9	33,9
AE300C	SEL	A	1 100,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1 400,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1 900,0	92,5	87,1	83,3	79,4	73,1	66,4	61,8	56,7	51,8	46,8
AE300C	SEL	D	3 500,0	92,9	88,2	84,7	80,8	74,4	67,2	62,1	56,7	50,6	44,6
AE300C	SEL	D	4 500,0	95,2	90,4	87,0	83,2	77,1	70,4	65,7	60,6	55,2	49,8
AE300C	SEL	D	5 500,0	96,6	92,4	89,3	85,7	79,7	72,9	68,0	62,7	57,0	51,2
AL502L	LAmax	A	1 900,0	88,4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL502L	LAmax	A	5 000,0	98,0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8

▼M2

NPD_ID (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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 (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência (o campo «Parâmetro de potência» do quadro «Aeronaves» especifica o tipo e a unidade desta regulação)	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

Quadro I-10

Classes espetrais

Identificador da classe espetral	Tipo de operação	Descrição	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
101	Partida	2/3 motores, baixa taxa de contorno, turboventilador	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8
102	Partida	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
103	Partida	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador	56,7	66,1	70,1	72,8	76,6	73,0	74,5	77,0	75,3	72,2	72,2
104	Partida	2 motores, taxa de contorno baixa/média, turboventilador	57,3	56,3	61,5	67,7	71,4	73,7	67,0	72,1	73,8	74,1	71,3
105	Partida	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador	66,5	60,4	67,1	75,0	78,2	79,3	71,5	76,7	74,4	74,6	72,3
106	Partida	4 motores, turboventilador+supersónico	62,5	57,4	66,9	73,7	75,5	74,0	71,4	73,4	73,4	75,7	75,8
107	Partida	4 motores, turboventilador	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
108	Partida	4 motores, turboventilador	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
109	Partida	2 motores, turbo-hélice + 1/2 motores, pistão	64,7	67,1	73,1	89,4	84,5	76,3	89,3	80,7	79,3	79,3	81,6
110	Partida	2 motores, turbo-hélice + 4 motores, pistão	71,4	69,9	79,9	87,4	76,5	80,9	86,2	86,0	85,6	81,2	76,8
111	Partida	2 motores, turbo-hélice	78,0	76,0	90,0	103,0	82,0	85,0	97,0	89,0	94,0	80,0	79,0
112	Partida	2/4 motores, turbo-hélice	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1

02002L0049 — PT — 25.03.2020 — 005.001 — 990

▼M2

Identificador da classe espetral	Tipo de operação	Descrição	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
113	Partida	2 motores, turborreator + turboventilador, *business jet*	58,5	57,9	60,7	67,0	71,2	72,6	70,3	72,7	72,9	73,5	72,8
136	Partida	2 motores, turboventilador, *business jet*	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
137	Partida	2 motores, turboventilador, *business jet*	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
138	Partida	2 motores, turboventilador, *business jet*	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
201	Aproximação	2/3 motores, baixa taxa de contorno, turboventilador	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4
202	Aproximação	2 motores, taxa de contorno baixa/alta, turboventilador	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1
203	Aproximação	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador + *business jet*	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
204	Aproximação	2 motores, taxa de contorno baixa/média, turboventilador	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6
205	Aproximação	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6
206	Aproximação	4 motores, turborreator + turboventilador	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0
207	Aproximação	4 motores, turboventilador	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
208	Aproximação	4 motores, turborreator + turboventilador	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1
209	Aproximação	4 motores, turboventilador	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0
210	Aproximação	2 motores, turbo-hélice	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0

▼M2

Identificador da classe espetral	Tipo de operação	Descrição	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
211	Aproximação	2 motores, turbo-hélice	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5
212	Aproximação	2 motores, turbo-hélice	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0
213	Aproximação	4 motores, turbo-hélice + pistão	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0
214	Aproximação	2/4 motores, turbo-hélice	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8
215	Aproximação	1/2 motores, pistão	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0
216	Aproximação	2 motores, turborreator + turboventilador	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3
235	Aproximação	2 motores, turboventilador, *business jet*	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
236	Aproximação	2 motores, turboventilador, *business jet*	62,7	64,8	63,5	62,6	65,4	66,0	69,0	69,5	70,8	66,5	70,4
237	Aproximação	2 motores, turboventilador, *business jet*	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
238	Aproximação	2 motores, turboventilador, *business jet*	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0

Identificador da classe espetral	Tipo de operação	Descrição	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	Partida	2/3 motores, baixa taxa de contorno, turboventilador	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**

Identificador da classe espetral	Tipo de operação	Descrição	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	Partida	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador	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	Partida	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador	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	Partida	2 motores, taxa de contorno baixa/ /média, turboventilador	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	Partida	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador	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	Partida	4 motores, turboventilador+supersónico	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	Partida	4 motores, turboventilador	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**

Identificador da classe espetral	Tipo de operação	Descrição	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	Partida	4 motores, turboventilador	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	Partida	2 motores, turbo-hélice + 1/2 motores, pistão	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	Partida	2 motores, turbo-hélice + 4 motores, pistão	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	Partida	2 motores, turbo-hélice	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	Partida	2/4 motores, turbo-hélice	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	Partida	2 motores, turborreator + turboventilador, *business jet*	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	Partida	2 motores, turboventilador, *business jet*	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	Partida	2 motores, turboventilador, *business jet*	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**

Identificador da classe espetral	Tipo de operação	Descrição	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	Partida	2 motores, turboventilador, *business jet*	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	Aproximação	2/3 motores, baixa taxa de contorno, turboventilador	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	Aproximação	2 motores, taxa de contorno baixa/ /alta, turboventilador	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	Aproximação	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador + *business jet*	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	Aproximação	2 motores, taxa de contorno baixa/ /média, turboventilador	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

Identificador da classe espetral	Tipo de operação	Descrição	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	Aproximação	2 motores, alta taxa de contorno, turboventilador	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	Aproximação	4 motores, turborreator + turboventilador	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	Aproximação	4 motores, turboventilador	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	Aproximação	4 motores, turborreator + turboventilador	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	Aproximação	4 motores, turboventilador	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	Aproximação	2 motores, turbo-hélice	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	Aproximação	2 motores, turbo-hélice	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	Aproximação	2 motores, turbo-hélice	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

Identificador da classe espetral	Tipo de operação	Descrição	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	Aproximação	4 motores, turbo-hélice + pistão	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	Aproximação	2/4 motores, turbo-hélice	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	Aproximação	1/2 motores, pistão	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	Aproximação	2 motores, turborreator + turboventilador	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	Aproximação	2 motores, turboventilador, *business jet*	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	Aproximação	2 motores, turboventilador, *business jet*	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	Aproximação	2 motores, turboventilador, *business jet*	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	Aproximação	2 motores, turboventilador, *business jet*	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

Apresentam-se dados complementares referentes às aeronaves utilizadas em aviação geral.

Dados GASEPF (*General Aviation Single Engine Piston Variable pitch*) e GASEPV (*General Aviation Single Engine Piston Fixed pitch*)

Quadro I-11

Tipos de aeronaves GASEPF e GASEPV

ACFTID (identificador da aeronave)	Descrição	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
GASEPF	Aeronave monomotora com hélice de ângulo de ataque fixo	Pistão	1	Pequena	Aviação geral	2 200	2 200	1 160	560	0	GASEPF	Percentagem	215	109	Prop
GASEPV	Aeronave monomotora com hélice de ângulo de ataque variável	Pistão	1	Pequena	Aviação geral	3 000	3 000	1 111	790	0	GASEPV	Percentagem	215	109	Prop

(Os dados espetrais correspondentes constam do quadro «Classes espetrais» da base ANP.)

Quadro I-12

Dados de perfis de voo de partida e de chegada para aeronaves dos tipos GASEPF e GASEPV

ACFTID (identificador da aeronave)	Tipo de operação	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	Número do ponto	Distância (ft)	Altitude acima do solo (AFE) (ft)	Velocidade real em relação ao ar (TAS) (kt)	Percentagem da força propulsora estática máxima (%)
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 (identificador da aeronave)	Tipo de operação	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	Número do ponto	Distância (ft)	Altitude acima do solo (AFE) (ft)	Velocidade real em relação ao ar (TAS) (kt)	Percentagem da força propulsora estática máxima (%)
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 (identificador da aeronave)	Tipo de operação	Profile_ID (identificador do perfil)	Extensão de etapa	Número do ponto	Distância (ft)	Altitude acima do solo (AFE) (ft)	Velocidade real em relação ao ar (TAS) (kt)	Percentagem da força propulsora estática máxima (%)
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

Quadro I-13

Dados NPD para aeronaves dos tipos GASEPF e GASEPV

NPD_ID (identificador NPD)	Métrica de ruído	Tipo de operação	Regulação de potência — percentagem da força propulsora estática máxima (%)	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 — PT — 25.03.2020 — 005.001 — 1001

▼M2

Classes de aeronaves

Grupo de aeronaves	Exemplos de tipos de aeronaves (massa máxima à descolagem)
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)

Apresentam-se nos quadros seguintes os dados de ruído e desempenho das aeronaves correspondentes às quatro classes indicadas.

Quadro I-14

Dados correspondentes às classes P 1.0, P 1.1, P 1.2 e P 1.3 de aeronaves, por grupo de ruído

NOISE_ID (identificador do ruído),C,12	THRSET_TYP (tipo de regulação da força propulsora),C,1	MODEL_TYPE (tipo de modelo),C,1	SPECT_APP (espetro de aproximação),N,3,0	SPECT_DEP (espetro de partida),N,3,0	SPECT_AFB (espetro da pós-combustão),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 (identificador da aeronave),C,12	ACFT_DESCR (descrição da aeronave),C,40	WGT_CAT (categoria de peso),C,1	OWNER_CAT (categoria do proprietário),C,1	ENG_TYPE (tipo de motor),C,1	NOISE_CAT (categoria de ruído),C,1	NOISE_ID (identificador do ruído),C,12	NUMB_ENG (número de motores),N,1,0	THR_RESTOR (reestabelecimento de força propulsora),C,1	MX_GW_TKO (peso total máximo à descolagem),N,7,0	MX_GW_LND (peso total máximo à aterragem),N,7,0	MX_DS_STOP (distância máxima de paragem),N,5,0	COEFF_TYPE (tipo de coeficiente),C,1	THR_STATIC (força propulsora estática),N,6,0
P1.0	Ultraleves	S	G	P	0	P1.0	1	N	0	0	0	P	100
P1.1	Motoplanadores	S	G	P	0	P1.1	1	N	0	0	0	P	100
P1.2	Aeronaves a hélice, com massa máxima à descolagem <= 2 t, rebocadoras de planadores	S	G	P	0	P1.2	1	N	0	0	0	P	100
P1.3	Aeronaves a hélice, com massa máxima à descolagem <= 2 t	S	G	P	0	P1.3	1	N	0	0	0	P	100

▼M2

Quadro I-15

Dados de perfis de voo de chegada e de partida correspondentes às classes P 1.0, P 1.1, P 1.2 e P 1.3 de aeronaves

ACFT_ID (identificador da aeronave),C,12	OP_TYPE (tipo de operação),C,1	PROF_ID (identificador de perfil)1,C,8	PROF_ID (identificador de perfil)2,C,1	WEIGHT (peso),N,7,0
P1.0	A	DEFAULT	1	100
P1.0	D	DEFAULT	1	100
P1.1	A	DEFAULT	1	100
P1.1	D	DEFAULT	1	100
P1.2	A	DEFAULT	1	100
P1.2	D	DEFAULT	1	100
P1.3	A	DEFAULT	1	100
P1.3	D	DEFAULT	1	100

Quadro I-16

Dados dos pontos de perfil de ruído correspondentes às classes P 1.0, P 1.1, P 1.2 e P 1.3 de aeronaves

ACFT_ID (identificador da aeronave),C,12	OP_TYPE (tipo de operação),C,1	PROF_ID (identificador de perfil)1,C,8	PROF_ID (identificador de perfil)2,C,1	PT_NUM (número do ponto),N,3,0	DISTANCE (distância),N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED (velocidade),N,5,1	THR_SET (regulação de força propulsora),N,9,2	OP_MODE (modo de operação),C,1
P1.0	A	DEFAULT	1	1	– 114 486	6 000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	2	– 18 917,1	1 000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	3	– 15 636,3	828,1	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	4	164	0	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.0	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	2	328,1	0	62,2	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	3	12 986,3	1 000	62,2	100	D

▼M2

ACFT_ID (identificador da aeronave),C,12	OP_TYPE (tipo de operação),C,1	PROF_ID (identificador de perfil)1,C,8	PROF_ID (identificador de perfil)2,C,1	PT_NUM (número do ponto),N,3,0	DISTANCE (distância),N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED (velocidade),N,5,1	THR_SET (regulação de força propulsora),N,9,2	OP_MODE (modo de operação),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 (identificador da aeronave),C,12	OP_TYPE (tipo de operação),C,1	PROF_ID (identificador de perfil)1,C,8	PROF_ID (identificador de perfil)2,C,1	PT_NUM (número do ponto),N,3,0	DISTANCE (distância),N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED (velocidade),N,5,1	THR_SET (regulação de força propulsora),N,9,2	OP_MODE (modo de operação),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

Quadro I-17

Dados NPD correspondentes às classes P 1.0, P 1.1, P 1.2 e P 1.3 de aeronaves

NOISE_ID (identificador do ruído),C,12	NOISE_TYPE (tipo de ruído),C,1	OP_MODE (modo de operação),C,1	THR_SET (regulação de força propulsora),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 (identificador do ruído),C,12	NOISE_TYPE (tipo de ruído),C,1	OP_MODE (modo de operação),C,1	THR_SET (regulação de força propulsora),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

Série 1 de dados de ruído e desempenho de helicópteros

São apresentados dados correspondentes a cinco classes de helicópteros, baseadas na massa máxima à descolagem (MMD) dos aparelhos.

Quadro I-18

Quadro descritivo (série 1 de dados de helicópteros).

ACFT_ID (identificador da aeronave)	Descrição	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
H1.0	Helicópteros com MMD <= 1 t	Hélice	0	0	Helicóptero	0	0	0	100	0	H1.0	SHP (% da força propulsora estática máxima)	215	109	Hélice
H1.1	Helicópteros com MMD de 1-3 t	Hélice	0	0	Helicóptero	0	0	0	100	0	H1.1	SHP (% da força propulsora estática máxima)	215	109	Hélice
H1.2	Helicópteros com MMD de 3-5 t	Hélice	0	0	Helicóptero	0	0	0	100	0	H1.2	SHP (% da força propulsora estática máxima)	215	109	Hélice
H2.1	Helicópteros com MMD de 5-10 t	Hélice	0	0	Helicóptero	0	0	0	100	0	H2.1	SHP (% da força propulsora estática máxima)	215	109	Hélice
H2.2	Helicópteros com MMD > 10 t	Hélice	0	0	Helicóptero	0	0	0	100	0	H2.2	SHP (% da força propulsora estática máxima)	215	109	Hélice

Quadro I-19

Perfis de partida (série 1 de dados de helicópteros).

ACFT_ID (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	PROF_ID (identificador de perfil)1	PROF_ID (identificador de perfil)2	PT_NUM (número do ponto)	DISTÂNCIA (ft)	ALTITUDE (ft)	VELOCIDADE (kt)	THR_SET (regulação de força propulsora) (%)	OP_MODE (modo de operação)
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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	PROF_ID (identificador de perfil)1	PROF_ID (identificador de perfil)2	PT_NUM (número do ponto)	DISTÂNCIA (ft)	ALTITUDE (ft)	VELOCIDADE (kt)	THR_SET (regulação de força propulsora) (%)	OP_MODE (modo de operação)
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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	PROF_ID (identificador de perfil)1	PROF_ID (identificador de perfil)2	PT_NUM (número do ponto)	DISTÂNCIA (ft)	ALTITUDE (ft)	VELOCIDADE (kt)	THR_SET (regulação de força propulsora) (%)	OP_MODE (modo de operação)
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

Quadro I-20

Perfis de chegada (série 1 de dados de helicópteros).

ACFT_ID (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	PROF_ID (identificador de perfil)1	PROF_ID (identificador de perfil)2	PT_NUM (número do ponto)	DISTÂNCIA	ALTITUDE	VELOCIDADE	THR_SET (regulação de força propulsora)	OP_MODE (modo de operação)
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 (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	PROF_ID (identificador de perfil)1	PROF_ID (identificador de perfil)2	PT_NUM (número do ponto)	DISTÂNCIA	ALTITUDE	VELOCIDADE	THR_SET (regulação de força propulsora)	OP_MODE (modo de operação)
H1.0	A	H1.0_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	2	– 8 401,5	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	3	– 5 120,6	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	4	– 295,3	62,0	40,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	5	– 32,8	11,0	9,7	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	2	– 9 604,4	1 000,0	75,8	100,00	A

▼M2

ACFT_ID (identificador da aeronave)	OP_TYPE (tipo de operação)	PROF_ID (identificador de perfil)1	PROF_ID (identificador de perfil)2	PT_NUM (número do ponto)	DISTÂNCIA	ALTITUDE	VELOCIDADE	THR_SET (regulação de força propulsora)	OP_MODE (modo de operação)
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

Quadro I-21

Dados característicos do ruído (série 1 de dados de helicópteros).

NOISE_ID (identificador do ruído)	THRSET_TYP (tipo de regulação da força propulsora)	MODEL_TYPE (tipo de modelo)	SPECT_APP (espetro de aproximação)	SPECT_DEP (espetro de partida)	SPECT_AFB (espetro da pós-combustão)
H1.0	Hélice	I	215	109	0
H1.1	Hélice	I	215	109	0
H1.2	Hélice	I	215	109	0
H2.1	Hélice	I	215	109	0
H2.2	Hélice	I	215	109	0

Quadro I-22

Dados de ruído, potência e distância (NPD) (série 1 de dados de helicópteros).

NOISE_ID (identificador do ruído)	NOISE_TYPE (tipo de ruído)	OP_MODE (modo de operação)	THR_SET (regulação de força propulsora)	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 (identificador do ruído)	NOISE_TYPE (tipo de ruído)	OP_MODE (modo de operação)	THR_SET (regulação de força propulsora)	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
H1.0	S	A	100,00	85,0	81,6	79,2	76,6	72,2	67,1	63,1	58,3	52,4	45,8
H1.0	S	D	80,00	82,0	78,6	76,2	73,6	69,2	64,1	60,1	55,3	49,4	42,8
H1.0	S	D	100,00	85,0	81,6	79,2	76,6	72,2	67,1	63,1	58,3	52,4	45,8
H1.1	M	A	80,00	86,5	80,2	75,9	71,5	64,4	56,6	50,8	44,3	36,7	28,3
H1.1	M	A	100,00	89,5	83,2	78,9	74,5	67,4	59,6	53,8	47,3	39,7	31,3
H1.1	M	D	80,00	86,5	80,2	75,9	71,5	64,4	56,6	50,8	44,3	36,7	28,3
H1.1	M	D	100,00	89,5	83,2	78,9	74,5	67,4	59,6	53,8	47,3	39,7	31,3
H1.1	S	A	80,00	87,2	83,8	81,4	78,8	74,4	69,3	65,3	60,5	54,6	48,0
H1.1	S	A	100,00	90,2	86,8	84,4	81,8	77,4	72,3	68,3	63,5	57,6	51,0
H1.1	S	D	80,00	87,2	83,8	81,4	78,8	74,4	69,3	65,3	60,5	54,6	48,0
H1.1	S	D	100,00	90,2	86,8	84,4	81,8	77,4	72,3	68,3	63,5	57,6	51,0
H1.2	M	A	80,00	89,1	82,8	78,5	74,1	67,0	59,2	53,4	46,9	39,3	30,9
H1.2	M	A	100,00	92,1	85,8	81,5	77,1	70,0	62,2	56,4	49,9	42,3	33,9
H1.2	M	D	80,00	89,1	82,8	78,5	74,1	67,0	59,2	53,4	46,9	39,3	30,9
H1.2	M	D	100,00	92,1	85,8	81,5	77,1	70,0	62,2	56,4	49,9	42,3	33,9
H1.2	S	A	80,00	89,8	86,4	84,0	81,4	77,0	71,9	67,9	63,1	57,2	50,6
H1.2	S	A	100,00	92,8	89,4	87,0	84,4	80,0	74,9	70,9	66,1	60,2	53,6
H1.2	S	D	80,00	89,8	86,4	84,0	81,4	77,0	71,9	67,9	63,1	57,2	50,6
H1.2	S	D	100,00	92,8	89,4	87,0	84,4	80,0	74,9	70,9	66,1	60,2	53,6
H2.1	M	A	80,00	91,3	85,0	80,7	76,3	69,2	61,4	55,6	49,1	41,5	33,1
H2.1	M	A	100,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.1	M	D	80,00	91,3	85,0	80,7	76,3	69,2	61,4	55,6	49,1	41,5	33,1

▼M2

NOISE_ID (identificador do ruído)	NOISE_TYPE (tipo de ruído)	OP_MODE (modo de operação)	THR_SET (regulação de força propulsora)	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

Série 2 de dados de ruído e desempenho de helicópteros

São apresentados dados correspondentes a três classes de helicópteros, baseadas na massa máxima à descolagem (MMD):

1. Helicópteros ligeiros (LHEL), MMD < 3 000 kg;

2. Helicópteros médios (MHEL), 3 000 kg < MMD < 6 000 kg;

3. Helicópteros pesados (THEL), MMD > 6 000 kg.

Os perfis de voo predefinidos de chegada e de partida são perfis de pontos fixos. Nos perfis de voo de partida predefinidos considera-se para cada classe de helicópteros a subida até uma altitude de voo plano de 1 000 pés (305 m). Se o trecho de voo plano à partida ou à chegada diferir localmente deste valor, recomenda-se a adaptação dos perfis predefinidos às circunstâncias locais.

▼M2

Quadro I-23

Quadro descritivo (série 2 de dados de helicópteros).

ACFT_ID (identificador da aeronave)	Descrição	Tipo de motor	N.º de motores	Classe de peso	Categoria do proprietário	Peso total máximo à descolagem (lb)	Peso total máximo à aterragem (lb)	Distância máxima de aterragem (ft)	Força propulsora estática máxima ao nível do mar (lb)	Capítulo do ruído	NPD_ID (identificador NPD)	Parâmetro de potência	Identificador da classe espetral de aproximação	Identificador da classe espetral de partida	Identificador da diretividade lateral
LHEL	Helicópteros com MMD <= 1 t	Turbo-hélice	0	0	Helicóptero	0	0	0	100	0	LHEL	SHP (% da força propulsora estática máxima)	215	112	Hélice
MHEL	Helicópteros com MMD de 1-3 t	Turbo-hélice	0	0	Helicóptero	0	0	0	100	0	MHEL	SHP (% da força propulsora estática máxima)	215	112	Hélice
THEL	Helicópteros com MMD de 3-5 t	Turbo-hélice	0	0	Helicóptero	0	0	0	100	0	THEL	SHP (% da força propulsora estática máxima)	215	112	Hélice

Quadro I-24

Perfis de partida (série 2 de dados de helicópteros).

ACFT_ID (identificador da aeronave)	Tipo de operação	Identificador do perfil	Extensão de etapa	Número do ponto	Distância (ft)	Altitude (ft)	Velocidade real em relação ao ar (TAS) (kt)	Força propulsora líquida corrigida	OP_MODE (modo de operação)
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 (identificador da aeronave)	Tipo de operação	Identificador do perfil	Extensão de etapa	Número do ponto	Distância (ft)	Altitude (ft)	Velocidade real em relação ao ar (TAS) (kt)	Força propulsora líquida corrigida	OP_MODE (modo de operação)
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

Quadro I-25

Perfis de chegada (série 2 de dados de helicópteros).

ACFT_ID (identificador da aeronave)	Tipo de operação	Identificador do perfil	Extensão de etapa	Número do ponto	Distância (ft)	Altitude (ft)	Velocidade real em relação ao ar (TAS) (kt)	Força propulsora líquida corrigida	OP_MODE (modo de operação)
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 (identificador da aeronave)	Tipo de operação	Identificador do perfil	Extensão de etapa	Número do ponto	Distância (ft)	Altitude (ft)	Velocidade real em relação ao ar (TAS) (kt)	Força propulsora líquida corrigida	OP_MODE (modo de operação)
LHEL	D	DEFAULT	1	6	– 4 029	443	95	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	7	– 1 686	197	80	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	8	– 843	108	60	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	0	20	5	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	102	0	3	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	121	0	1	80	A
MHEL	D	DEFAULT	1	2	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	3	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	4	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	5	– 28 504	1 000	100	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	6	– 22 145	1 000	90	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	7	– 15 784	1 000	80	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 9 426	1 000	70	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 5 153	551	60	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 750	89	50	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 62	16	20	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	0	10	5	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	102	0	2	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	121	0	1	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 28 504	1 000	100	75	X

▼M2

ACFT_ID (identificador da aeronave)	Tipo de operação	Identificador do perfil	Extensão de etapa	Número do ponto	Distância (ft)	Altitude (ft)	Velocidade real em relação ao ar (TAS) (kt)	Força propulsora líquida corrigida	OP_MODE (modo de operação)
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

Quadro I-26

Dados característicos do ruído (série 2 de dados de helicópteros).

NOISE_ID (identificador do ruído)	THRSET_TYP (tipo de regulação da força propulsora)	MODEL_TYPE (tipo de modelo)	SPECT_APP (espetro de aproximação)	SPECT_DEP (espetro de partida)	SPECT_AFB (espetro da pós-combustão)
LHEL	P	I	215	109	0
MHEL	P	I	215	109	0
THEL	P	I	215	109	0

Quadro I-27

Dados de ruído, potência e distância (NPD) para três classes de helicópteros.

Identificador NPD	Descritor do ruído	Regulação de potência	Modo de operação (OP_MODE)	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

Identificador NPD	Descritor do ruído	Regulação de potência	Modo de operação (OP_MODE)	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

▼**M5**

ANEXO III

MÉTODOS DE AVALIAÇÃO DOS EFEITOS PREJUDICIAIS

(a que se refere o artigo 6.º, n.º 3)

1. **Conjunto de efeitos prejudiciais**

Para avaliação dos efeitos prejudiciais, consideram-se:

— a doença cardíaca isquémica (DCI), correspondente aos códigos BA40 a BA6Z da classificação internacional de doenças CID-11 estabelecida pela Organização Mundial da Saúde,

— o incómodo elevado (IE),

— as fortes perturbações do sono (FPS).

2. **Cálculo dos efeitos prejudiciais**

Calculam-se os efeitos prejudiciais mediante a aplicação de uma das seguintes fórmulas:

— risco relativo (RR) de um efeito prejudicial, definido como:

$$RR = \begin{pmatrix} Probabilidade\ de\ ocorrência\ do\ efeito\ prejudicial \\ numa\ população\ exposta \\ a\ um\ nível\ específico\ de\ ruído\ ambiente \\ \hline Probabilidade\ de\ ocorrência\ do\ efeito\ prejudicial \\ numa\ população\ \mathbf{não}\ exposta \\ a\ ruído\ ambiente \end{pmatrix}$$

(fórmula 1)

— risco absoluto (RA) de um efeito prejudicial, definido como:

$$RA = \begin{pmatrix} Ocorrência\ do\ efeito\ prejudicial \\ numa\ população\ exposta \\ a\ um\ nível\ específico\ de\ ruído\ ambiente \end{pmatrix}$$

(fórmula 2)

2.1. **DCI**

Para o cálculo do RR, no que se refere ao efeito prejudicial de DCI e relativamente à taxa de incidência (*i*), são utilizadas as seguintes relações dose-efeito:

$$RR_{DCI,i,rodoviário} = \begin{cases} e^{\left[\left(^{ln(1,08)}/_{10}\right)\times(L_{den}-53)\right]} & para\ L_{den}\ superior\ a\ 53\ dB \\ 1 & para\ L_{den}\ igual\ ou\ inferior\ a\ 53\ dB \end{cases}$$

(fórmula 3)

para o ruído rodoviário.

2.2. **IE**

Para o cálculo do RA, no que se refere ao efeito prejudicial de IE, são utilizadas as seguintes relações dose-efeito:

▼**M5**

$$RA_{IE,rodoviário} = \left(78{,}9270 - 3{,}1162 \times L_{den} + 0{,}0342 \times {L_{den}}^2\right)/100 \quad \text{(fórmula 4)}$$

para o ruído rodoviário;

$$RA_{IE,ferroviário} = \left(38{,}1596 - 2{,}05538 \times L_{den} + 0{,}0285 \times {L_{den}}^2\right)/100 \quad \text{(fórmula 5)}$$

para o ruído ferroviário;

$$RA_{IE,aéreo} = \left(-50{,}9693 + 1{,}0168 \times L_{den} + 0{,}0072 \times {L_{den}}^2\right)/100 \quad \text{(fórmula 6)}$$

para o ruído de aeronaves.

2.3. **FPS**

Para o cálculo do RA, no que se refere ao efeito prejudicial de FPS, são utilizadas as seguintes relações dose-efeito:

$$RA_{FPS,rodoviário} = \left(19{,}4312 - 0{,}9336 \times L_{night} + 0{,}0126 \times {L_{night}}^2\right)/100 \quad \text{(fórmula 7)}$$

para o ruído rodoviário;

$$RA_{FPS,ferroviário} = \left(67{,}5406 - 3{,}1852 \times L_{night} + 0{,}0391 \times {L_{night}}^2\right)/100 \quad \text{(fórmula 8)}$$

para o ruído ferroviário;

$$RA_{FPS,aéreo} = \left(16{,}7885 - 0{,}9293 \times L_{night} + 0{,}0198 \times {L_{night}}^2\right)/100 \quad \text{(fórmula 9)}$$

para o ruído de aeronaves.

3. **Avaliação dos efeitos prejudiciais**

3.1. A exposição da população deve ser avaliada separadamente para cada fonte de ruído e para cada efeito prejudicial. Se as mesmas pessoas estiverem simultaneamente expostas a diferentes fontes de ruído, os efeitos prejudiciais podem, geralmente, não ser cumulativos. No entanto, esses efeitos podem ser comparados a fim de avaliar a importância relativa de cada ruído.

3.2. **Avaliação da DCI**

3.2.1. **Para a DCI, no caso de ruído ferroviário e de aeronaves**, estima-se que a população exposta a níveis de L_{den} superiores aos níveis adequados está sujeita a um risco acrescido de DCI, mas o número exato (*N*) de casos de DCI não pode ser calculado.

▼**M5**

3.2.2. **Para a DCI, no caso de ruído rodoviário**, a proporção de casos do efeito prejudicial específico do ruído ambiente na população exposta a um RR calculado é obtida, para a fonte de ruído *x* (eixo rodoviário), o efeito prejudicial *y* (DCI) e a incidência *i*, aplicando a seguinte fórmula:

$$FAP_{x,y} = \left(\frac{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)]}{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)] + 1}\right) \text{ (fórmula 10)}$$

em que:

— $FAP_{x,y}$ é a fração atribuível na população,

— o conjunto de bandas de ruído *j* é constituído por bandas individuais, cada uma abrangendo no máximo 5 dB (por exemplo: 50-51 dB, 51--52 dB, 52-53 dB etc., ou 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB etc.),

— p_j é a proporção da população total *P* na zona avaliada que é exposta a uma banda de exposição *j*, associada a um dado RR de um efeito específico na saúde $RR_{j,x,y}$. Calcula-se o $RR_{j,x,y.}$ por meio das fórmulas estabelecidas no ponto 2 do presente anexo, utilizando o valor central de cada banda de ruído (por exemplo: em função da disponibilidade dos dados, a 50,5 dB para a banda de ruído 50-51 dB, ou 52 dB para a banda de ruído 50-54 dB).

3.2.3. **Para a DCI, no caso de ruído rodoviário, o número total *N* de casos de DCI** (pessoas afetadas pelo efeito prejudicial *y*; número de casos atribuíveis) devido à fonte *x* é obtido aplicando a seguinte fórmula:

$N_{x,y} = PAF_{x,y,i} * I_y * P$ (fórmula 11)

para o ruído rodoviário.

Em que:

— $FAP_{x,y,i}$ é calculada para a incidência *i*,

— *Iy* é a taxa de incidência de DCI na zona em avaliação, que pode ser obtida em estatísticas da saúde relativas à região ou ao país em causa,

— *P* é a população total da zona em avaliação (soma da população nas diferentes bandas de ruído).

3.3. **Para oIE e as FPS, no caso de ruído rodoviário, ferroviário e de aeronaves, o número total *N* de pessoas afetadas pelo efeito prejudicial *y*** (número de casos atribuíveis) devido à fonte *x* é obtido, para cada combinação de fontes de ruído *x* (fonte rodoviária, ferroviária ou de aeronaves) e efeito prejudicial *y* (IE, FPS), aplicando a seguinte fórmula:

$N_{x,y} = \sum_j [n_j \times RA_{j,x,y}]$ (fórmula 12)

em que:

— $RA_{x,y}$ é o RA do efeito prejudicial pertinente (IE, FPS), obtido por meio das fórmulas estabelecidas no ponto 2 do presente anexo, utilizando o valor central de cada banda de ruído (por exemplo: em função da disponibilidade dos dados, a 50,5 dB para a banda de ruído 50-51 dB, ou a 52 dB para a banda de ruído 50-54 dB),

— -n_j é o número de pessoas expostas a uma banda de exposição *j*.

▼M5

4. **Futuras revisões**

As relações dose-efeito a introduzir em futuras revisões do presente anexo referir-se-ão nomeadamente:

— à relação entre o incómodo e a L_{den} relativamente ao ruído industrial,

— à relação entre as perturbações do sono e a L_{night} relativamente ao ruído industrial.

Poderão, se necessário, ser apresentadas relações dose-efeito específicas para:

— habitações com especial isolamento antirruído, tal como definido no anexo VI,

— habitações com fachada calma, tal como definido no anexo VI,

— diferentes climas/culturas,

— grupos vulneráveis da população,

— ruído industrial tonal,

— ruído industrial impulsivo e outros casos especiais.

▼B

ANEXO IV

REQUISITOS MÍNIMOS PARA OS MAPAS DE RUÍDO ESTRATÉGICOS

a que se refere o artigo 7.º

1. Um mapa de ruído estratégico é uma apresentação dos dados referentes a um dos seguintes aspectos:

   — situação sonora existente, anterior ou prevista em função de um indicador de ruído,

   — ultrapassagem de um valor-limite,

   — número estimado de habitações, escolas e hospitais numa determinada zona que estão expostas a valores específicos de um dado indicador de ruído,

   — número estimado de pessoas localizadas numa zona exposta ao ruído,

2. Os mapas de ruído estratégicos podem ser apresentados ao público sob a forma de:

   — figuras,

   — dados numéricos em quadros,

   — dados numéricos sob forma electrónica.

3. Os mapas de ruído estratégicos relativos às aglomerações incidirão particularmente no ruído emitido por:

   — tráfego rodoviário,

   — tráfego ferroviário,

   — aeroportos,

   — instalações de actividade industrial, incluindo portos.

4. Os mapas de ruído estratégicos serão utilizados para os seguintes fins:

   — proporcionar uma base para os dados a enviar à Comissão de acordo com o estabelecido no n.º 2 do artigo 10.º e no anexo VI,

   — constituir uma fonte de informação para os cidadãos, de acordo com o estabelecido no artigo 9.º,

   — servir de base para os planos de acção, de acordo com o estabelecido no artigo 8.º

   Cada um destes objectivos exige tipos diferentes de mapas de ruído estratégicos.

5. Os requisitos mínimos para os mapas de ruído estratégicos relativos aos dados a enviar à Comissão são estabelecidos nos pontos 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 e 2.7 do anexo VI da presente directiva.

6. Para fins de informação dos cidadãos, de acordo com o estabelecido no artigo 9.º, e de elaboração dos planos de acção, de acordo com o previsto no artigo 8.º da presente directiva, são necessárias informações adicionais e mais pormenorizadas, tais como:

   — uma representação gráfica,

   — mapas em que é apresentado a ultrapassagem de um valor-limite,

   — mapas diferenciais em que a situação existente é comparada com diferentes situações futuras possíveis,

   — mapas em que é apresentado o valor de um indicador de ruído a uma altura diferente de 4 m, se adequado.

   Os Estados-Membros podem estabelecer regras quanto ao tipo e formato desses mapas de ruído.

▼B

7. Os mapas de ruído estratégicos para aplicação local ou nacional serão elaborados para uma altura de avaliação de 4 m e gamas de valores de L_{den} e de L_{night} de 5 dB, conforme definido no anexo VI da presente directiva.

8. No que diz respeito às aglomerações, serão elaborados mapas de ruído estratégicos distintos para o ruído do tráfego rodoviário, o ruído do tráfego ferroviário, o ruído do tráfego aéreo e o ruído industrial. Podem ser elaborados mapas adicionais para outras fontes de ruído.

9. A Comissão poderá elaborar orientações que forneçam directrizes suplementares relativamente aos mapas de ruído, à elaboração de mapas de ruído e aos programas informáticos respectivos, nos termos do n.º 2 do artigo 13.º

▼B

ANEXO V

REQUISITOS MÍNIMOS PARA OS PLANOS DE ACÇÃO

a que se refere o artigo 8.º

1. Os planos de acção deverão incluir, pelo menos, os seguintes elementos:
   - uma descrição da aglomeração, dos grandes eixos rodoviários ou ferroviários ou dos grandes aeroportos, tendo em conta outras fontes de ruído,
   - a autoridade responsável,
   - o contexto jurídico,
   - quaisquer valores-limite existentes, de acordo com o disposto no artigo 5.º,
   - um resumo dos resultados da elaboração de mapas de ruído,
   - uma avaliação do número estimado de pessoas expostas ao ruído, identificação de problemas e situações que necessitem de ser melhoradas,
   - um registo das consultas públicas, organizadas de acordo com o estabelecido no n.º 7 do artigo 8.º,
   - eventuais medidas de redução do ruído, já em vigor, e projectos em curso,
   - acções previstas pelas autoridades competentes para os cinco anos seguintes, incluindo quaisquer acções para a preservação de zonas tranquilas,
   - estratégia a longo prazo,
   - informações financeiras (se disponíveis); orçamentos, avaliação custo-eficácia, avaliação custo-benefício,
   - disposições previstas para avaliar a implementação e os resultados do plano de acção.
2. As acções que as autoridades pretendam desenvolver no âmbito das suas competências podem incluir:
   - planeamento do tráfego,
   - ordenamento do território,
   - medidas técnicas na fonte do ruído,
   - selecção de fontes menos ruidosas,
   - redução da transmissão do som,
   - medidas ou incentivos reguladores ou económicos.
3. Os planos de acção deverão conter estimativas em termos de redução do número de pessoas afectadas (incomodadas, que sofram de perturbações do sono ou outras).
4. A Comissão poderá elaborar orientações que forneçam directrizes suplementares quanto aos planos de acção, em conformidade com o n.º 2 do artigo 13.º

▼B

ANEXO VI

DADOS A ENVIAR À COMISSÃO

a que se refere o artigo 10.º

Os dados a enviar à Comissão são os seguintes:

1. **Relativamente às aglomerações**

1.1. Uma descrição concisa da aglomeração: localização, dimensão, número de habitantes.

1.2. Autoridade responsável.

1.3. Programas de controlo do ruído executados no passado e medidas em vigor em matéria de ruído.

1.4. Métodos de cálculo ou de medição utilizados.

1.5. O número estimado de pessoas (em centenas) que vivem em habitações expostas a cada uma das seguintes gamas de valores L_{den}, em dB, a uma altura de 4 m, na fachada mais exposta: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75, separadamente para o ruído proveniente do tráfego rodoviário, do tráfego ferroviário, do tráfego aéreo e de fontes industriais. Os valores serão arredondados para a centena mais próxima (exemplo: 5200 = entre 5150 e 5249; 100 = entre 50 e 149; 0 = menos de 50).

Adicionalmente, sempre que disponível e adequado, deverá indicar-se o número de pessoas das categorias supramencionadas que vivem em habitações com:

— isolamento especial contra o ruído em questão, ou seja, um isolamento especial de um edifício contra um ou mais tipos de ruído ambiente, combinado com instalações de ventilação ou ar condicionado que permitam manter elevados os valores de isolamento contra o ruído ambiente,

— uma fachada calma, ou seja, a fachada de uma habitação em que o valor L_{den} de quatro metros acima do solo e dois metros em frente da fachada, para o ruído emitido de uma fonte específica, é mais de 20 dB abaixo do que se verifica na fachada que tem o valor mais alto de L_{den}.

Haverá que indicar ainda em que medida os grandes eixos rodoviários e ferroviários e os grandes aeroportos, conforme definidos no artigo 3.º da presente directiva, contribuem para os valores acima mencionados.

1.6. O número estimado de pessoas (em centenas) que vivem em habitações expostas a cada uma das seguintes gamas de valores de L_{night}, em dB, a uma altura de 4 m, na fachada mais exposta: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70, separadamente para o ruído proveniente do tráfego rodoviário, do tráfego ferroviário, do tráfego aéreo e de fontes industriais. Estes dados poderão também ser aferidos para a gama de valores 45-49 antes da data prevista no n.º 1 do artigo 11.º

Adicionalmente, sempre que disponível e adequado, deverá indicar-se o número de pessoas das categorias supramencionadas que vivem em habitações com:

— isolamento especial contra o ruído em questão, tal como definido no ponto 1.5,

— uma fachada calma, tal como definido no ponto 1.5.

Dever-se-á indicar igualmente em que medida os grandes eixos rodoviários e ferroviários e os grandes aeroportos contribuem para os valores supramencionados.

▼B

1.7. Em caso de apresentação gráfica, os mapas estratégicos devem, no mínimo, mostrar os contornos de 60, 65, 70 e 75 dB.

1.8. Um resumo do plano de acção, de 10 páginas no máximo, que abranja todos os aspectos relevantes referidos no anexo V.

2. **Relativamente aos grandes eixos rodoviários e ferroviários e aos grandes aeroportos**

2.1. Uma descrição geral dos eixos rodoviários ou ferroviários ou dos aeroportos: localização, dimensão e dados sobre o tráfego.

2.2. Uma caracterização das suas imediações: aglomerações, aldeias, campo, etc., informações sobre a utilização do solo, outras grandes fontes de ruído.

2.3. Programas de controlo do ruído executados no passado e medidas em vigor em matéria de ruído.

2.4. Métodos de cálculo ou de medição utilizados.

2.5. O número estimado de pessoas (em centenas) que vivem fora de aglomerações em habitações expostas a cada uma das seguintes gamas de valores de L_{den}, em dB, a uma altura de 4 m, na fachada mais exposta: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Adicionalmente, sempre que disponível e adequado, deverá indicar-se o número de pessoas das categorias supramencionadas que vivem em habitações com:

— isolamento especial contra o ruído em questão, tal como definido no ponto 1.5,

— uma fachada calma, tal como definido no ponto 1.5.

2.6. O número estimado de pessoas (em centenas) que vivem fora das aglomerações em habitações expostas a cada uma das seguintes gamas de valores de L_{night}, em dB, a uma altura de 4 m, na fachada mais exposta: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70. Estes dados poderão também ser aferidos para a gama de valores 45-49 antes da data prevista no n.º 1 do artigo 11.º

Adicionalmente, sempre que disponível e adequado, deverá indicar-se o número de pessoas das citadas categorias que vivem em habitações com:

— isolamento especial contra o ruído em questão, tal como definido no ponto 1.5,

— uma fachada calma, tal como definido no ponto 1.5.

2.7. A área total (em km^2) exposta a valores de L_{den} superiores a 55, 65 e 75 dB, respectivamente. Adicionalmente, dever-se-á indicar o número estimativo de habitações (em centenas) e o número estimado de pessoas (em centenas) que vivem em cada uma dessas zonas. Esses valores devem incluir as aglomerações.

Os contornos correspondentes aos 55 e 65 dB serão igualmente apresentados num ou mais mapas, que incluirão informações sobre a localização das aldeias, cidades e aglomerações situadas nas zonas delimitadas por esses contornos.

2.8. Um resumo do plano de acção, de 10 páginas no máximo, que abranja todos os aspectos relevantes referidos no anexo V.

▼**M3**

3. **Mecanismo de troca de informações**

A Comissão, assistida pela Agência Europeia do Ambiente, cria, por meio de atos de execução, um mecanismo digital de troca de informações obrigatório para partilhar as informações dos mapas estratégicos de ruído e os resumos dos planos de ação, a que se refere o artigo 10.º, n.º 2. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2.