**Р Е П У Б Л И К А Б Ъ Л Г А Р И Я**

**МИНИСТЕРСТВО НА ЗДРАВЕОПАЗВАНЕТО**

**МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ**

**Проект!**

**Наредба за изменение и допълнение на**

**Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението**

(обн., ДВ, [бр. 58](apis://Base=NARH&DocCode=8248819026&Type=201) от 2006 г., изм. и доп., [бр. 26](apis://Base=NARH&DocCode=8248821100&Type=201) от 2019 г. и бр. 100 от 2021 г.)

**§ 1.** В допълнителните разпоредби § 1а се изменя така:

„§ 1а. С тази наредба се въвеждат изискванията на Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 година относно оценката и управлението на шума в околната среда (специално българско издание: глава 15, том 8), Директива (ЕС) 2015/996 на Комисията от 19 май 2015 година за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 168 от 01.07.2015 г.), Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда (OB, L 67 от 05.03.2020 г.) и Делегирана директива (ЕС) 2021/1226 на Комисията от 21 декември 2020 година за изменение, с цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък, на приложение II към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите методи за оценка на шума (OB, L 269 от 28.07.2021 г.).“.

**§ 2.** В приложение № 3 към чл. 6, ал. 1 се правят следните изменения и допълнения:

**1.** В глава 2 „Общи методи за оценка на шума“:

**а)** точка 2.1.1 се изменя така:

### „**2.1.1.** ***Определения за показатели, честотен обхват и лента***

Изчисленията на шума са определени за честотния обхват от 63 Hz до 8 kHz октавни ленти. Резултатите за честотната лента се дават за съответния честотен интервал.

Изчисленията се извършват в октавни ленти за шума от пътното движение, железопътния трафик и промишлени източници освен за звуковата мощност на шума от железопътни източници, за която се използват терцоктавни ленти. Въз основа на тези резултати в октавни ленти за шума от пътното движение, железопътния трафик и промишлени източници по метода, описан в т. 2.1.2, 2.2, 2.3, 2.4 и 2.5, се изчислява А-претегленото осреднено ниво на звуковото налягане за дълъг период от време, отнасящо се за дневните, вечерните и нощните периоди, както е определено в приложение № 1 към чл. 4, ал. 1. За шума от пътното движение и железопътния трафик в агломерации А-претегленото осреднено ниво на звуковото налягане за дълъг период от време се определя от приноса на пътните и железопътните сегменти в тях, в това число главните пътища и главните жп линии.“;

**б)** в т. 2.2.1:

**аа)** под заглавието „Брой и местоположение на еквивалентните източници на шум“ думите „При този метод всяко превозно средство (категория 1, 2, 3, 4 и 5) се представлява от единичен точков източник, излъчващ равномерно в полусферата 2-π над земната повърхност. Първото отражение от пътната настилка се разглежда косвено. Както е показано на фигура 2.2.а, този точков източник се намира на 0,05 m над пътната настилка.“ се заменят с „При този модел всяко превозно средство (категория 1, 2, 3, 4 и 5) се представлява от единичен точков източник, излъчващ равномерно. Първото отражение от пътната настилка се разглежда косвено. Както е показано на фигура 2.2.а, този точков източник се намира на 0,05 m над пътната настилка.“;

**бб)** под заглавието „Поток на движение“ думите „Скоростта v*m* е представителна скорост за категорията превозни средства: в повечето случаи тя е по-ниската стойност от максималната разрешена скорост за участъка от пътя и максималната разрешена скорост за категорията превозни средства. Ако не се разполага с данни от измервания на място, се използва максималната разрешена скорост за категорията превозни средства“ се заменят със „Скоростта v*m* е представителна скорост за категорията превозни средства: в повечето случаи тя е по-ниската стойност от максималната разрешена скорост за участъка от пътя и максималната разрешена скорост за категорията превозни средства.“;

**вв)** под заглавието „Отделно превозно средство“ думите „Приема се, че в потока на движение всички превозни средства от категория m се движат с една и съща скорост, т.е. v*m* – средната скорост на потока от превозни средства от категорията.“ се заменят с „Приема се, че в потока на движение всички превозни средства от категория m се движат с една и съща скорост, т.е. v*m*.“;

**в)** в раздел 2.3:

**аа)** в таблица 2.3.б на трети ред, четвърта колона думите „Представлява указание за „акустичната“ твърдост“ се заменят с „Представлява указание за „динамичната“ твърдост“;

**бб)** в т. 2.3.2:

**ааа)** под формула 2.3.2 думите „- ***v*** е скоростта на возилата от типа ***t***по железопътния участък с индекс *j* и ***s*** е средната скорост на влаковете“ се заменят с „- ***v*** е скоростта [km/h] на возилата от типа ***t*** по железопътния участък с индекс *j* и ***s*** е средната скорост на влаковете“;

**ббб)** под заглавието „Скърцане“ текстът се изменя така:

„Скърцането в завои е специален източник, който е от значение само за завои и следователно е локализиран. Скърцането в завои по принцип зависи от кривината, условията на триене и скоростта на влака, както и от геометрията и динамиката на системата колело-релса. Необходимо е подходящо описание, тъй като то може да бъде значително. На места, където има скърцане в завои, обикновено в завои и при железопътни стрелки, към мощността на източника трябва да се добавят подходящи спектри на мощност на свръхшума. Свръхшумът може да е специфичен за всеки вид подвижен състав, като при някои типове колела и талиги скърцането може да се проявява значително по-малко, отколкото при други. Ако има налични измервания на свръхшума, при които е отчетен в достатъчна степен стохастичният характер на скърцането, те може да бъдат използвани.

Ако няма налични подходящи измервания, може да се предприеме опростен подход. При този подход шумът от скърцане се отчита, като се добавят следните допълнителни стойности към спектрите на звукова мощност при шума от търкаляне за всички честоти.

|  |  |
| --- | --- |
| Влак | 5 dB за завои с 300 m < R ≤ 500 m и ltrack ≥ 50 m  8 dB за завои с R ≤ 300 m и ltrack ≥ 50 m  8 dB за железопътни стрелки с R ≤ 300 m  0 dB в останалите случаи |
| Трамвай | 5 dB за завои и железопътни стрелки с R ≤ 200 m  0 dB в останалите случаи |

където ltrack е дължината на релсовия път по завоя, а R е радиусът на завоя.

Приложимостта на тези спектри на звукова мощност или стойности на свръхшум обикновено се проверява на място, особено за трамваи и на места, където при завоите или железопътните стрелки са взети мерки срещу скърцане.“;

**ввв)** след уравнение 2.3.15 се добавя „Шумът от преминаване през мостове се моделира при източник A (h = 1), за който се приема, че действа във всички посоки.“;

**ггг)** под заглавието „Насоченост на източника“ думите „Вертикалната насоченост ΔLW,dir,ver,i в dB се дава във вертикалната равнина за източник A (h = 1), като функция от централната честота fc,i на всяка честотна лента с индекс i, и за – π/2 < ψ < π/2 от:

“

се заменят с „*Вертикалната насоченост ΔL W,dir,ver,i*в dB се дава във вертикалната равнина за източник A (h = 1) като функция от централната честота *fc,i*на всяка честотна лента с индекс *i* и

за 0 < ψ < π/2 е

|  |  |
| --- | --- |
| Image 1 | (2.3.16) |

за – π/2 < ψ <= 0 е

*ΔLW,dir,ver,i =* 0“;

**вв)** в т. 2.3.3 под заглавието „Корекция за излъчване от структури (мостове и виадукти)“ текстът се изменя така:

„В случаите, когато железопътният участък минава по мост, е необходимо да се вземе предвид допълнителният шум, генериран от вибрирането на моста в резултат на възбуждането, причинено от влака. Шумът от преминаване през мостове се моделира като допълнителен източник, от който звуковата мощност на возило се дава от

|  |  |
| --- | --- |
| *LW,*0 *,bridge,i = LR,TOT,i + LH,bridge,i*+ 10 x lg(*Na*) dB | (2.3.18) |

където *LH,*bridge *,i*е предавателната функция на моста. Шумът от преминаване през мостове *LW,0,*bridge *,i*представлява само звукът, излъчван от конструкцията на моста. Шумът от търкалянето на дадено возило по моста се изчислява по формули 2.3.8-2.3.10, като се избира функцията за предаване към коловоза, съответстваща на системата коловози на моста. Преградите по краищата на моста по принцип не се вземат предвид.“;

**г)** в т. 2.4.1:

**аа)** под заглавието „Общи положения“ думите „-линейни източници, представляващи движещи се превозни средства, всяко от които със звукова мощност *LW′* и насоченост като функция на оста на линейния източник спрямо правоъгълната координатна система – звуковата мощност за метър дължина *LW′* в зависимост от скоростта и броя на превозните средства, пътуващи по тази линия през деня, вечерно време и през нощта. Корекцията за работното време, която се добавя към звуковата мощност на източника, за да се определи коригираната звукова мощност, използвана за изчисленията за всеки период от време, CW в dB, се изчислява, както следва:

 (2.4.1)

където:

V скорост на превозното средство [km/h];

n брой на превозните средства, преминали през периода [-];

l обща дължина на източника [m];“

се заменят с „- линейни източници, представляващи движещи се превозни средства, се изчисляват по формула 2.2.1“;

**бб)** номерът на формула 2.4.2 става 2.4.1;

**д)** в раздел 2.5:

**аа)** в т. 2.5.1 думите „Частичните покрития и прегради с наклон (при моделирането) над 15° спрямо вертикалата, са извън обхвата на този метод за изчисляване“ се заменят с „Обектите с наклон над 15° спрямо вертикалата не се считат за отражатели, но се вземат предвид във всички други аспекти на разпространението, като например влиянието на земната повърхност и дифракцията.“;

**бб)** в т. 2.5.5:

**ааа)** формула 2.5.6 се изменя така:

|  |  |
| --- | --- |
| „*AF=Adiv + Aatm + Aboundary,F* | (2.5.6)“; |

**ббб)** под заглавието „Ниво на звуковото налягане за дълъг период от време в точка R в децибели, оценено по скалата A (dBA)“ думите „където i е индексът на честотния обхват. *AWC* е корекцията за оценка по скалата A съгласно международния стандарт IEC 61672-1:2003“ се заменят с „където *i* е индексът на честотния обхват. *AWC* е претеглената по скала А корекция, както следва:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Честота (Hz) | 63 | 125 | 250 | 500 | 1 000 | 2 000 | 4 000 | 8 000 |
| AWCf,I [dB] | –26,2 | –16,1 | –8,6 | –3,2 | 0 | 1,2 | 1,0 | –1,1 |

“

**вв)** точка 2.5.6 се изменя така:

„**2.5.6. *Изчисляване на разпространението на шума от автомобилни, железопътни и промишлени източници***

**Геометрична разходимост**

Затихването, дължащо се на геометричната разходимост Adiv, съответства на намаление в нивото на звуковото налягане поради разстоянието на разпространение. За точков източник на звук в свободно поле затихването в dB се дава от:

|  |  |
| --- | --- |
| *Adiv* = 20 × lg(*d*) + 11 | (2.5.12) |

където d е прякото косо разстояние в три измерения между източника и приемника.

**Поглъщане във въздуха**

Затихването, дължащо се на поглъщането във въздуха *A*atm по време на разпространението на разстояние *d,* се дава в dB от уравнението:

|  |  |
| --- | --- |
| *Aatm* = *αatm · d*/1 000 | (2.5.13) |

където:

*d* е прякото косо разстояние в три измерения между източника и приемника в m;

*αatm* е коефициентът на затихване във въздуха, изразен в dB/km при обявената централна честота за всяка честотна лента, съгласно ISO 9613-1.

Стойностите на коефициента *αatm* се дават за температура 15 °C, относителна влажност 70 % и атмосферно налягане 101 325 Pa. Те се изчисляват с точните централни честоти на честотната лента. Тези стойности са в съответствие с ISO 9613-1. Ако се разполага с метеорологични данни, се използва тяхната осреднена стойност за дълъг период от време.

**Влияние на земната повърхност**

Затихването поради влиянието на земната повърхност е резултат главно от интерференцията между отразения звук и звука, който се разпространява пряко от източника към приемника. То е физически свързано с поглъщането на звука от земната повърхност, над която се разпространява звуковата вълна. То значително зависи обаче и от атмосферните условия по време на разпространението, тъй като изкривяването на линията на звука променя височината на пътя на разпространение над земната повърхност и съответно усилва или отслабва влиянието на земната повърхност и земята, разположена близо до източника.

В случай че препятствие по пътя между източника и приемника въздейства на разпространението, влиянието на земната повърхност се изчислява поотделно от страната на източника и на приемника. В този случай с zs и zr се означава местоположението на еквивалентния източник и/или приемник, както е посочено по-нататък, където се описва изчисляването на дифракцията *Adif* .

**Акустични характеристики на земната повърхност**

Свойствата на земната повърхност за поглъщане на звука са свързани главно с нейната порьозност. Сбитата земна повърхност обикновено е отразяваща, а порестата – поглъщаща.

За оперативните нужди на изчисляването поглъщането на звука от дадена земна повърхност се представя от безразмерен коефициент *G* със стойност между 0 и 1. *G* не зависи от честотата. В таблица [2.5.а] се дават стойностите на *G* за земна повърхност на открито. По принцип, средната стойност на коефициента *G* за даден път на разпространение приема стойности между 0 и 1.

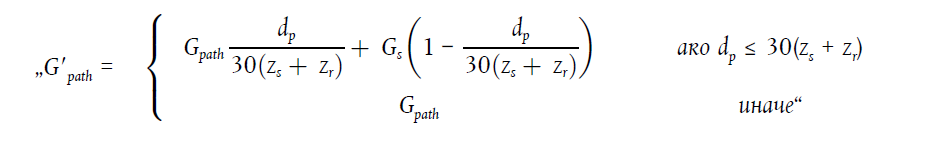
***Таблица [2.5.а]***

**Стойности на G за различни видове земна повърхност**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Описание** | **Вид** | **(kPa·s/m2)** | **Стойност на *G*** |
| Много мека (сняг или мъхеста) | A | 12,5 | 1 |
| Мека горска повърхност (къса, гъста растителна покривка подобна на пирен или дебел мъх) | B | 31,5 | 1 |
| Несбита, рохкава повърхност (торф, трева, ронлива почва) | C | 80 | 1 |
| Нормална несбита повърхност (горска, пасище) | D | 200 | 1 |
| Сбита повърхност и насипана с дребен чакъл (утъпкани тревни площи, паркови площи) | E | 500 | 0,7 |
| Сбита плътна повърхност (чакълест път, автомобилен паркинг) | F | 2 000 | 0,3 |
| Твърди повърхности (в повечето случаи – обикновен асфалт, бетон) | G | 20 000 | 0 |
| Много твърди и плътни повърхности (плътен асфалт, бетон, вода) | H | 200 000 | 0 |

*Gpath* се определя като дял на наличната поглъщаща повърхност за целия обхванат път на разпространение.

Когато източникът и приемникът са наблизо, така че *dp* ≤ 30(*zs* + *zr* ), може да се пренебрегне разликата по вид между земната повърхност в близост до източника и земната повърхност в близост до приемника. Следователно за съобразяване с тази забележка коефициентът за земната повърхност *Gpath* се коригира накрая, както следва:

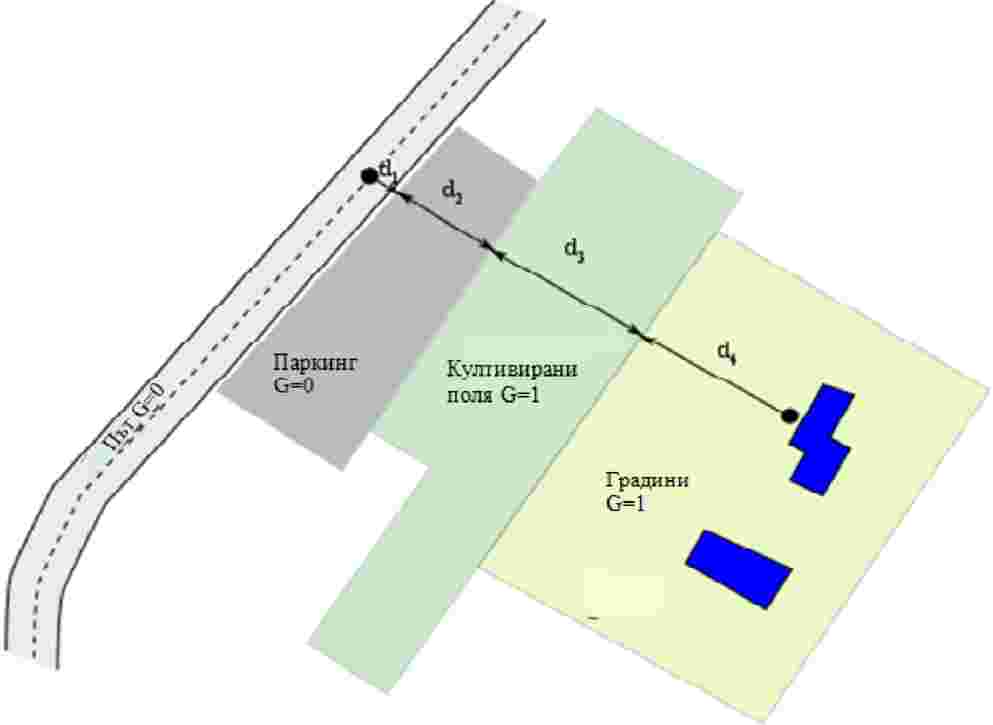
 (2.5.14)

където Gs е коефициентът за земната повърхност в района на източника. Gs = 0 за пътни рампи (4) и релсов път върху бетонна плоча. Gs = 1 за баластов релсов път. Няма общ отговор по въпроса за промишлени източници и инсталации.

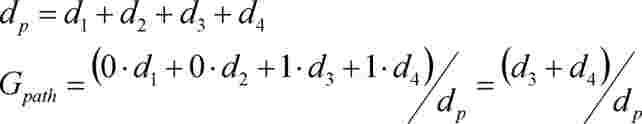
*G* може да е свързан със съпротивлението на потока.

***Фигура [2.5.б]***

**Определяне на коефициента Gpath за земната повърхност по пътя на разпространение**



Разстоянията d*n* се определят чрез двуизмерна проекция върху хоризонталната равнина.



В следващите два раздела „Изчисления при еднородни условия“ и „Изчисления при благоприятни условия“ се въвеждат общите *Ḡw* и *Ḡm* означения за поглъщането от земната повърхност. В таблица [2.5.б] се дава съответствието между тези означения и променливите *Gpath* и *G′path* .

***Таблица [2.5.б]***

**Съответствие между Ḡw и Ḡm и (Gpath, G′path)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Еднородни условия** | | | **Благоприятни условия** | | |
| ***Aground*** | ***Δground(S,O)*** | ***Δground(O,R)*** | ***Aground*** | ***Δground(S,O)*** | ***Δground(O,R)*** |
| *Ḡw* | *G′path* | | *Gpath* | | | |
| *Ḡm* | *G′path* | | *Gpath* | *G′path* | | *Gpath* |

**Изчисления при еднородни условия**

Затихването поради влиянието на земната повърхност при еднородни условия се изчислява съгласно следните уравнения:

ако *Gpath* ≠ 0

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2.5.15) |

където:

*fm* е обявената централна честота за разглежданата честотна лента, в Hz, *c* е скоростта на звука във въздуха, приета за равна на 340 m/s, а *Cf* се определя от:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2.5.16) |

където стойностите на *w* се дават от уравнението по-долу:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2.5.17) |

*Ḡw* може да е равен на *Gpath* или *G*′*path* в зависимост от това дали влиянието на земната повърхност е изчислено със или без дифракцията и според естеството на земната повърхност под източника (реален източник или дифракционен). Това е определено в следващите раздели и обобщено в таблица [2.5.б].

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2.5.18) |

долната граница на *Aground,H* .

За даден път на разпространение (*S* i,*R*) при еднородни условия без дифракция:

*Ḡw* = *G′pathḠm* = *G′path*

С дифракция: от раздела относно дифракцията се вземат определенията за *Ḡw* и *Ḡm* .

ако *Gpath* = 0: *Aground,H* = – 3 dB

С члена – 3(1 – *Ḡm*) се взема предвид фактът, че когато източникът и приемникът са на голямо разстояние един от друг, първият обект, от който се отразява източникът, вече не се намира върху рампата, а направо върху земната повърхност.

**Изчисления при благоприятни условия**

Влиянието на земната повърхност при благоприятни условия се изчислява съгласно уравнението за *Aground,H* , но със следните изменения:

ако *Gpath* ≠ 0

а) В уравнението 2.5.15 (A*ground,H*), височините *zs* и *zr* се заменят съответно с *zs + δ zs + δ zT* и *zr + δ zr + δ zT* , където

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | |  |  |  | | --- | --- | --- | |  |  | (2.5.19) | |  |   *a*o =2 × 10– 4 m– 1 е реципрочната стойност на радиуса на кривата |   б) Долната граница на *Aground,F* (изчислена с немодифицирани височини) зависи от геометрията на пътя на разпространение:   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | |  | |  |  | | --- | --- | | Image | (2.5.20) | | |

ако *Gpath* = 0

*A*ground,F,*=Aground,F,min*

С корекциите за височината *δ z* s и *δ z* r се отчита изкривяването на линията на звука. С *δ z* T се отчита влиянието на турбуленцията.

*Ḡm* може да е равен също така на *Gpath* или *G*′*path* в зависимост от това дали влиянието на земната повърхност е изчислено със или без дифракцията и според естеството на земната повърхност под източника (реален източник или дифракционен). Това е определено в следващите подраздели.

За даден път на разпространение (*S*i,*R*) при благоприятни условия без дифракция:

*Ḡw* = *Gpath* в уравнение (2.5.17);

*Ḡm* = *G′path*.

С дифракция: от следващия раздел „Дифракция“ се вземат определенията за *Ḡw* и *Ḡm* .

**Дифракция**

Като общо правило, дифракцията се изследва в горната част на всяко препятствие, разположено по пътя на разпространение. Ако пътят преминава „достатъчно високо“ над причиняващия дифракция ръб, може да се зададе *Adif* = 0 и да се изчисли за пряка видимост, по-специално чрез оценка за *Aground* .

На практика следните спецификации се разглеждат в уникалната вертикална равнина, съдържаща едновременно източник и приемник (изгладен китайски параван в случай на път, включващ отражения). Прекият звук от източника до приемника е права линия при еднородни условия на разпространение и крива (дъга с радиус в зависимост от дължината на правата линия на звука) при благоприятни условия на разпространение.

Ако прекият звук не е блокиран, се търси ръбът D, от който се получава най-голямата разлика в дължината на пътя δ (най-малката абсолютна стойност, тъй като разликите в дължината на пътя са отрицателни). Дифракцията се взема предвид, ако

* тази разлика в дължината на пътя е по-голяма от –λ/20 и
* ако е изпълнен „критерият на Рейли (Rayleigh).

Такъв е случаят, ако δ е по-голямо от λ/4 – δ\*, където δ\* е разликата в дължината на пътя, изчислена със същия този ръб D, но във връзка с огледалния източник S\*, изчислен със средната равнина за земната повърхност от страната на източника, и с огледалния приемник R\*, изчислен със средната равнина за земната повърхност от страната на приемника. За да се изчисли δ\*, се вземат предвид само точките S\*, D и R\* – други ръбове, блокиращи пътя S\*->D->R\*, се пренебрегват.

Поради горните съображения дължината на вълната λ се изчислява, като се използва номиналната централна честота и скорост на звука от 340 m/s.

Ако са изпълнени тези две условия, ръбът D отделя страната на източника от страната на приемника, изчисляват се две отделни средни равнини за земната повърхност и се изчислява A dif, както е описано по-нататък в тази част. В противен случай за този път не се взема предвид затихване чрез дифракция, изчислява се обща средна равнина за земната повърхност за пътя S->R и се изчислява A ground без дифракция (A dif = 0 dB). Това правило се прилага както при еднородни, така и при благоприятни условия.

Когато за дадена честотна лента се прави изчисление съгласно процедурата, описана в настоящия раздел, *Aground* се задава като равно на 0 dB при изчисляването на общото затихване. Влиянието на земната повърхност се взема предвид пряко в общото уравнение за изчисляване на дифракцията.

Предложените тук уравнения се използват за изчисляване на дифракцията при тънки екраниращи съоръжения, дебели екраниращи съоръжения, сгради и земни насипи (естествени или изкуствени), както и от ръбовете на диги, изкопи и виадукти.

Когато по пътя на разпространение са налице няколко дифракционни препятствия, те се третират като многократна дифракция по процедурата, описана в следващия раздел относно изчисляването на разликата в пътя.

Процедурите, представени тук, се използват за изчисляване на затихванията както при еднородни, така и при благоприятни условия. Изкривяването на линията на звука се взема предвид при изчисляването на разликата в пътя и за изчисляване на влиянието на земната повърхност преди и след дифракция.

**Общи принципи**

Фигура [2.5.в] онагледява общия метод за изчисляване на затихването, дължащо се на дифракция. Този метод е основан на разделянето на пътя на разпространение на две части: път „от страната на източника“, т.е. между източника и точката на дифракция, и път „от страната на приемника“, т.е. между точката на дифракция и приемника.

Изчисляват се следните величини:

- влиянието на земната повърхност от страната на източника, Δ*ground(S,O)*

- влиянието на земната повърхност от страната на приемника, Δ*ground(O,R)*

- и три дифракции:

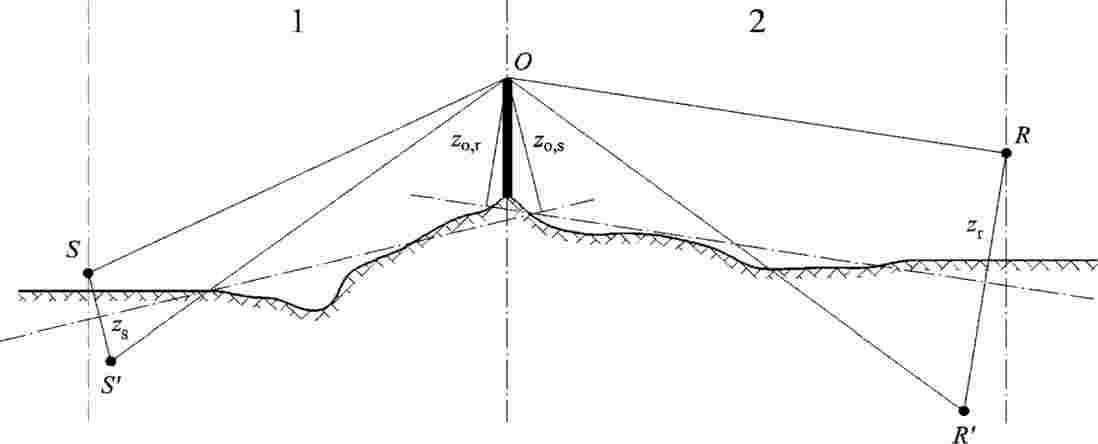
- между източника *S* и приемника *R*: Δ*dif(S,R)*

- между фиктивния източник *S*′ и *R*: Δ*dif(S′,R)*

- между *S* и фиктивния приемник *R*′: Δ*dif(S,R′)*.

***Фигура 2.5.в***

**Геометрия за изчисляване на затихването, дължащо се на дифракция**



1: от страната на източника

2: от страната на приемника

където:

*S* е източникът;

*R* е приемникът;

*S′* е фиктивният източник спрямо средната равнина за земната повърхност от страната на източника;

*R′* е фиктивният приемник спрямо средната равнина за земната повърхност;

*O* е точката на дифракция от страната на приемника;

*z*s е еквивалентната височина на източника *S* спрямо средната равнина за земната повърхност от страната на източника;

*z*o,s е еквивалентната височина на точката на дифракция *O* спрямо средната равнина за земната повърхност от страната на източника;

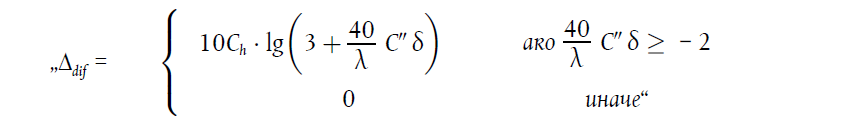
*z*r е еквивалентната височина на приемника *R* спрямо средната равнина за земната повърхност от страната на приемника;

*z*o,r е еквивалентната височина на точката на дифракция *O* спрямо средната равнина за земната повърхност от страната на приемника.

Неравността на земната повърхност между източника и точката на дифракция, както и между точката на дифракция и приемника, е взета предвид чрез еквивалентните височини, изчислени спрямо средната равнина за земната повърхност – най-напред от страната на източника и след това от страната на приемника (т.е. за две средни равнини за земната повърхност), съгласно метода, описан в подраздела относно значителните височини над земната повърхност.

**Чиста дифракция**

Чистата дифракция, т.е. без влиянието на земната повърхност, се дава от:

 (2.5.21)

където:

|  |  |
| --- | --- |
| Ch = 1 | (2.5.22) |

*λ* е дължината на вълната при обявената централна честота на разглежданата честотна лента;

*δ* е разликата в пътя между пречупения път и прекия път (виж следващия подраздел „Изчисляване на разликата в пътя“);

*C*″ е коефициент, който се използва, за да се вземат предвид многократни дифракции:

*C*″ = 1 за единична дифракция.

За многократна дифракция, ако „e“ е общото разстояние на дължината на пътя между първата и последната точка на дифракция (при благоприятни условия се използват криви на звука) и ако „e“ превишава 0,3 m (в противен случай C″ = 1), този коефициент се определя от:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2.5.23) |

Стойностите на Δdif са ограничени:

- ако Δ*dif* < 0: Δ*dif* = 0 dB

- ако Δ*dif* > 25: Δ*dif* = 25 dB за дифракция от хоризонтален ръб и само по члена Δdif, който фигурира в изчислението за *Adif*. Тази горна граница не се прилага в членовете Δdif, които участват в изчисляването на Δ*ground*, или за дифракция от вертикален ръб (странична дифракция) в случай на картографиране на шума от промишлени източници.

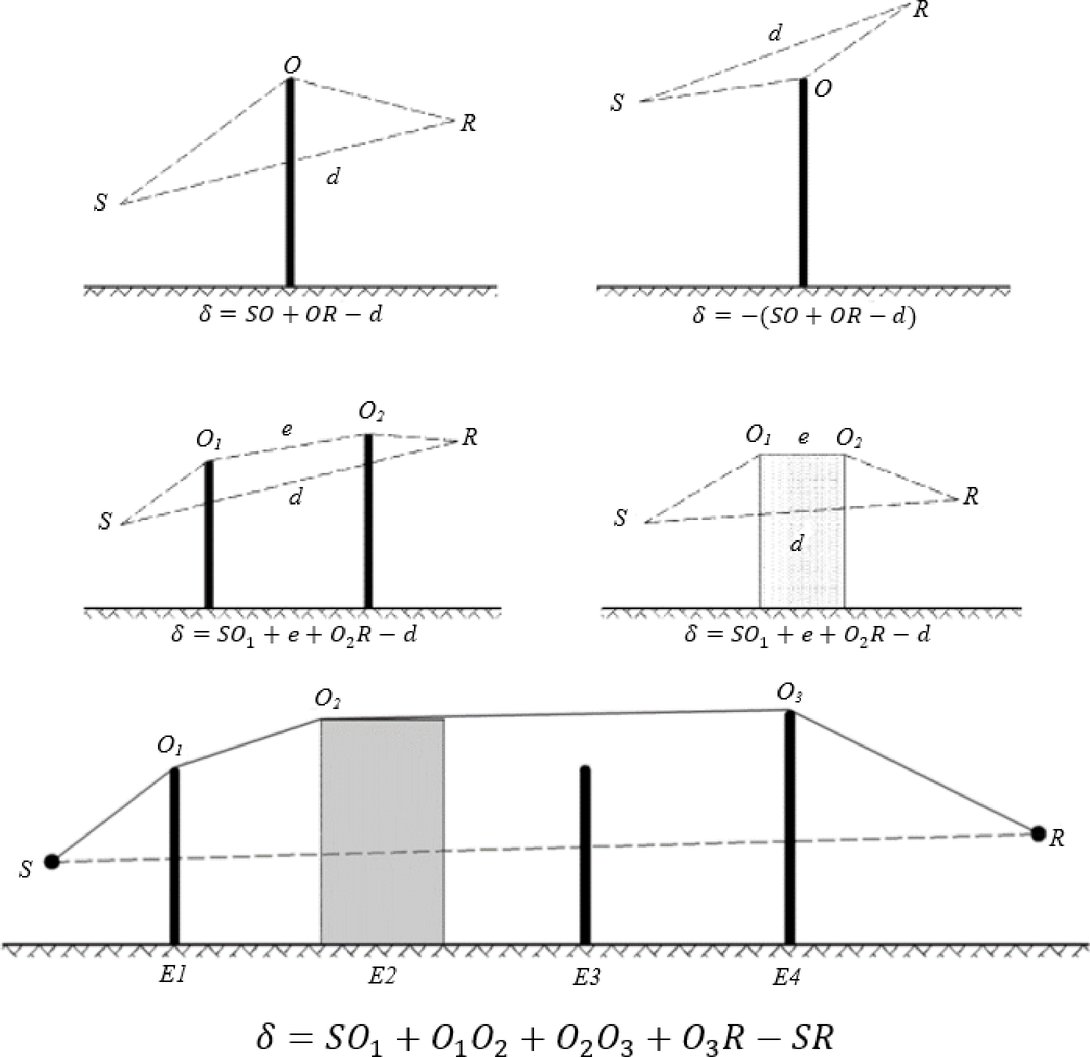
**Изчисляване на разликата в пътя**

Разликата в пътя δ се изчислява във вертикална равнина, съдържаща източника и приемника. Това е приближение във връзка с принципа на Ферма. Приближението остава приложимо тук (линейни източници). Разликата в пътя δ се изчислява, както е показано в следващите фигури, в зависимост от конкретната ситуация.

**Еднородни условия**

***Фигура [2.5.г]***

**Изчисляване на разликата в пътя при еднородни условия *O*, *O*1 *и O*2 *точките на дифракция***

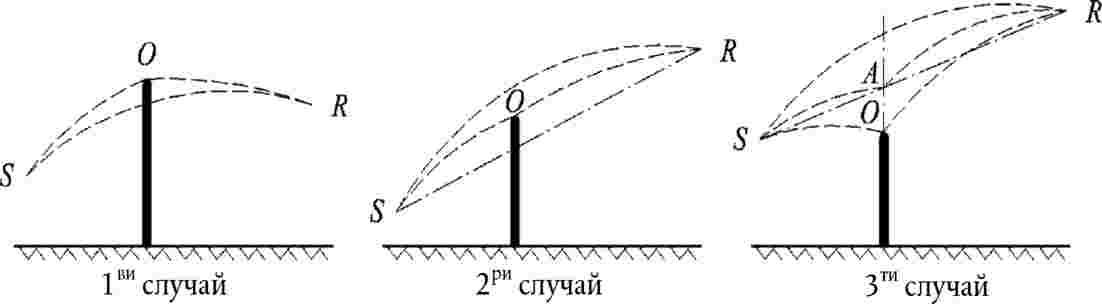


*Забележка:* За всяка конфигурация се дава израз за δ.

**Благоприятни условия**

***Фигура [2.5.д]***

**Изчисляване на разликата в пътя при благоприятни условия (единична дифракция)**



При благоприятни условия трите криви на звука Image, Image и Image са с един и същ радиус на кривината Γ, определен от:

|  |  |
| --- | --- |
| Γ = max(1 000,8*d*) | (2.5.24) |

Където d се определя от триизмерното разстояние между източника и приемника на разгънатата пътека.

Дължината на кривата на линията на звука MN се означава с M̂N при благоприятни условия. Тази дължина е равна на:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2.5.25) |

По принцип, следва да се разгледат три сценария при изчисляването на разликата в пътя при благоприятни условия *δF* (виж фигура [2.5.д]). На практика са достатъчни две уравнения:

- Ако правата линия *SR* на звука е закрита от препятствие (1ви и 2ри случаи на фигура [2.5.д]):

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.26) | |

- Ако правата линия *SR* на звука не е закрита от препятствие (3ти случай на фигура [2.5.д]):

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2.5.27) |

където *A* е пресечната точка на правата линия *SR* на звука и удължението на дифракционното препятствие.

За многократните дифракции при благоприятни условия:

- се определя изпъкналата обвивка, дефинирана от различните ръбове, които могат да причинят дифракция;

- изключват се причиняващите дифракция ръбове, които не са на границата на изпъкналата обвивка;

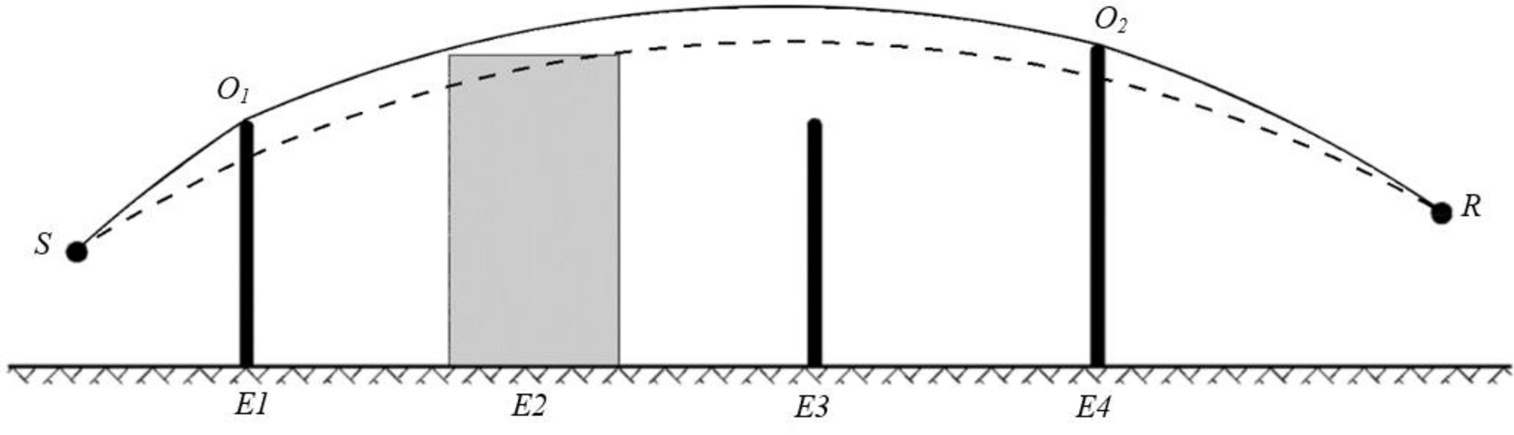
- изчислява се *δF* въз основа на дължината на изкривената линия на звука, като пречупеният път се разбива на множество извити сегменти, доколкото е необходимо (виж фигура [2.5.е])

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | |  |  | | --- | --- | | Image 7 | (2.5.28) | |

При благоприятни условия пътят на разпространение във вертикалната равнина на разпространение винаги се състои от сегменти на окръжност, чийто радиус се определя от триизмерното разстояние между източника и приемника, т.е. всички сегменти на даден път на разпространение имат един и същ радиус на кривината. Ако пряката дъга, свързваща източника с приемника, е блокирана, пътят на разпространение се определя като най-късата изпъкнала комбинация от дъги, обхващаща всички препятствия. В този контекст „изпъкнал“ означава, че във всяка точка на дифракция сегментът на отразената звукова вълна се отклонява надолу по отношение на сегмента на падащата звукова вълна.

***Фигура [2.5.е]***

**Пример за изчисляване на разликата в пътя при благоприятни условия в случай на многократни дифракции**



В сценария, представен на фигура [2.5.е], разликата в пътя е:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 9 | (2.5.29) |

**Изчисляване на затихването Adif**

Дължащото се на дифракция затихване се изчислява съгласно следните общи уравнения, като се взема предвид влиянието на земната повърхност от страната на източника и от страната на приемника:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2.5.30) |

където:

- Δ*dif (S,R)* е дължащото се на дифракцията затихване между източника *S* и приемника *R*;

- Δground(S,O) е затихването, дължащо се на влиянието на земната повърхност от страната на източника, претеглено с дифракцията от страната на източника; като се приема, че O=O1 в случай на многократни дифракции, както на фигура [2.5.е]

- Δground(O,R) е затихването, дължащо се на влиянието на земната повърхност от страната на приемника, претеглено с дифракцията от страната на приемника (виж следващия раздел относно „Изчисляване на члена Δground(O,R)“).

**Изчисляване на члена Δ*ground(S,O)***

|  |  |
| --- | --- |
| Image 10 | (2.5.31) |

където:

- *Aground(S,O)* е затихването, дължащо се на влиянието на земната повърхност, между източника *S* и точката на дифракция *O*. Този член се изчислява, както е указано в предходните раздели относно изчисления при еднородни и при благоприятни условия, със следните хипотези:

- *z*r = *zo,s*;

- *Gpath* се изчислява между *S* и *O*;

- при еднородни условия: Ḡw = *G*′*path* в уравнение (2.5.17), Ḡm = *G*′*path* в уравнение (2.5.18);

- при благоприятни условия: Ḡw = *Gpath* в уравнение (2.5.17), Ḡm = *G*′*path* в уравнение (2.5.20);

- Δ*dif(S′,R)* е дължащото се на дифракцията затихване между фиктивния източник *S′* и приемника *R*, изчислено за чиста дифракция, както в предходния раздел „Изчисляване на затихването A*dif*“;

- Δ*dif(S,R)* е дължащото се на дифракцията затихване между *S* и *R,* изчислено за чиста дифракция, както в предходния раздел „Изчисляване на затихването A*dif*“.

В специалния случай, когато източникът се намира под средната равнина за земната повърхност: Δ *dif(S,R)* = Δ *dif(S′,R)* и Δ *ground(S,O)* = A*ground(S,O)*

**Изчисляване на члена Δground(O,R)**

|  |  |
| --- | --- |
| Image 15 | (2.5.32) |

където:

- *Aground (O,R)* е затихването, дължащо се на влиянието на земната повърхност, между точката на дифракция *O* и приемника *R*. Този член се изчислява, както е указано в предходните раздели относно изчисления при еднородни и при благоприятни условия, със следните хипотези:

- *z*s = *z*o,r

- *Gpath* се изчислява между *O* и *R.*

Тук не е необходимо да се взема предвид корекцията *G*′*path*, тъй като разглежданият източник е точката на дифракция. Следователно *Gpath* действително трябва да се използва при изчисляването на влиянието на земната повърхност, включително за члена за долна граница в уравнението, който става – 3(1 – *Gpath*).

- при еднородни условия Ḡw =*Gpath* в уравнение (2.5.17) и Ḡm =*Gpath* в уравнение (2.5.18);

- при благоприятни условия Ḡw =*Gpath* в уравнение (2.5.17) и Ḡm =*Gpath* в уравнение (2.5.20);

- Δ*dif(S,R′)* е дължащото се на дифракцията затихване между източника *S* и фиктивния приемник *R*′, изчислено за чиста дифракция, както в предходния раздел „Изчисляване на члена Δground(S,O)“;

- Δ*dif(S,R)* е дължащото се на дифракцията затихване между *S* и *R*, изчислено за чиста дифракция, както в предходния раздел „Изчисляване на члена Δground(S,O)“.

В специалния случай, когато приемникът се намира под средната равнина за земната повърхност: Δ *dif(S,R′)* = Δ *dif(S,R)* и Δ *ground (O,R)* = A *ground (O,R)*.

**Сценарии с вертикален ръб**

Уравнение (2.5.21) може да се използва за изчисляване на дифракции от вертикални ръбове (странични дифракции) в случай на шум от промишлени източници. В такъв случай се приема, че *Adif* = Δ *dif(S,R)* и се запазва членът *Aground* . В допълнение се изчисляват *Aatm* и *Aground* от общата дължина на пътя на разпространение. *Adiv* пак се изчислява от прякото разстояние *d*. Уравнения (2.5.8) и (2.5.6) стават съответно:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2.5.33) |
|  | (2.5.34) |

Δ *dif* се използва при еднородни условия в уравнение (2.5.34).

Страничната дифракция се взема предвид само в случаите, когато са изпълнени следните условия:

Източникът е реален точков източник – не се получава чрез сегментиране на удължен източник, като линеен или зонов източник.

Източникът не е огледален източник, построен с цел изчисляване на отражение.

Прекият звук между източника и приемника е изцяло над профила на терена.

Във вертикалната равнина, съдържаща *S* и *R*, разликата в дължината на пътя *δ* е по-голяма от 0, т.e. прекият звук е блокиран. Поради това в някои ситуации страничната дифракция може да се взема предвид при еднородни условия на разпространение, но не и при благоприятни условия на разпространение.

Ако всички тези условия са изпълнени, в допълнение към пречупения път на разпространение във вертикалната равнина, съдържаща източника и приемника, се вземат предвид до два странично пречупени пътя на разпространение. Страничната равнина се определя като равнината, която е перпендикулярна на вертикалната равнина и също съдържа източник и приемник. Зоните на пресичане с тази странична равнина се получават от всички препятствия, през които преминава прекият звук от източника до приемника. В страничната равнина вертикалните ръбове, които се вземат предвид при построяване на странично пречупения път на разпространение, се определят от най-късата изпъкнала връзка между източника и приемника, състояща се от праволинейни сегменти и обхващаща тези зони на пресичане.

За да се изчисли затихването поради земната повърхност за даден странично пречупен път на разпространение, се изчислява средната равнина за земната повърхност между източника и приемника, като се вземе предвид профилът на земната повърхност вертикално под пътя на разпространение. Ако при проекцията върху хоризонтална равнина даден страничен път на разпространение отрязва проекцията на сграда, това се взема предвид при изчисляването на *path* (обикновено с = 0), както и при изчисляването на средната равнина за земната повърхност с вертикалната височина на сградата.

**Отражения от вертикални препятствия**

***Затихване поради поглъщане***

Отраженията от вертикални препятствия се отчитат посредством фиктивни източници. Следователно по този начин се третират отражения от фасади на сгради и шумозащитни бариери.

Повърхностите на обектите се считат за отражатели, само ако са с наклон по-малък от 15° спрямо вертикалата. Отраженията се вземат предвид само за пътища във вертикалната равнина на разпространение, т.е. не за странично пречупени пътища. За пътищата на падащи и отразени звукови вълни, ако се приеме, че отразяващата повърхност е вертикална, точката на отразяване (която лежи върху отразяващия обект) се получава, като се използват прави линии при еднородни условия на разпространение и криви при благоприятни условия на разпространение. Височината на отражателя, измерена през точката на отражение и гледана от посоката на падащата звукова вълна, е най-малко 0,5 m. След проекция върху хоризонтална равнина ширината на отражателя, измерена през точката на отражение и гледана от посоката на падащата звукова вълна, е най-малко 0,5 m.

Препятствията, поне едно от измеренията на които е по-малко от 0,5 m, не се вземат под внимание при изчисляване на отражението освен за специални конфигурации(5).

Следва да се отбележи, че тук не се разглеждат отраженията от земната повърхност. Те са взети под внимание при изчисляването на затихването, дължащо се на гранична повърхност (земна повърхност, дифракция).

Ако *LWS* е нивото на звукова мощност на източник *S* и *αr* е коефициентът на поглъщане от повърхността на източника съгласно EN 1793-1:2013, тогава нивото на звукова мощност на фиктивния източник *S′* е равно на:

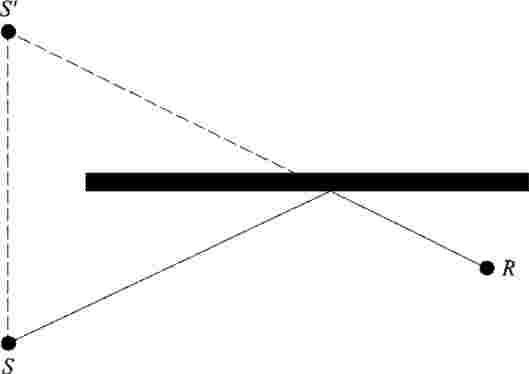
|  |  |
| --- | --- |
| *LWS′* = *LWS* + 10 · lg(1 – *αr*) = *LWS + Arefl* | (2.5.35) |

където 0 ≤ *αr* < 1

Описаните по-горе затихвания по пътя на разпространение след това се прилагат за този път (фиктивен източник, приемник), както за пряк път.

***Фигура [2.5.ж]***

**Огледално отражение от препятствие, отчитано по метода на фиктивния източник (S: източник, S′: фиктивен източник, R: приемник)**



***Затихване поради обратна дифракция***

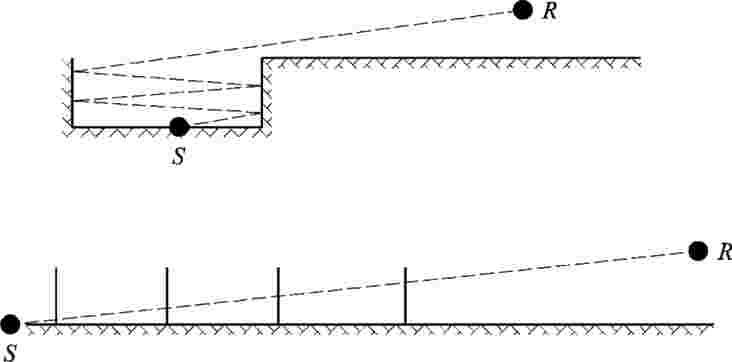
Съгласно изследванията на геометрията на пътищата на разпространение, по време на отражение от вертикално препятствие (стена на преграда, сграда) позицията на линията на звука спрямо горния ръб на това препятствие определя дали ще бъде отразена по-голяма или по-малко значима част от енергията. Тази загуба на акустична енергия вследствие на отражението по линията на звука се нарича затихване поради обратна дифракция.

В случай на евентуални многократни отражения между две вертикални стени се взема предвид поне първото.

В случай на канавка (виж например фигура [2.5.з]), затихването поради обратна дифракция се прилага за всяко отражение от подпорните стени.

***Фигура [2.5.з]***

**Линия на звука, отразена 4 пъти в канавка: действително сечение (горе), разгънато сечение (долу)**



В това изображение звукът достига до приемника, като „последователно преминава през“ подпорните стени на канавката, които следователно могат да бъдат оприличени на отвори.

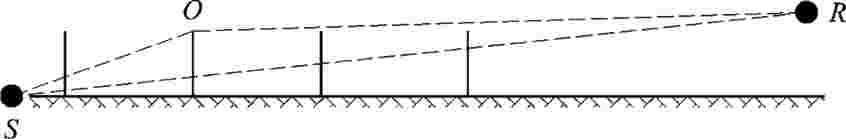
Когато се изчислява разпространението през отвор, звуковото поле при приемника представлява сумата от прякото поле и полето, пречупено от ръбовете на отвора. Това пречупено поле осигурява непрекъснатост на прехода между свободното пространство и сивата зона. Когато линията на звука доближи ръба на отвора, прякото поле затихва. Изчислението е същото като за затихването от преграда в свободното пространство.

Разликата в пътя *δ*′, свързана с всяка обратна дифракция, е противоположна на разликата в пътя между *S* и *R*, отнесена към всеки горен ръб *O*, в изглед съгласно разгънато сечение (виж фигура [2.5.и]).

|  |  |
| --- | --- |
| *δ′ = – (SO + OR – SR)* | (2.5.36) |

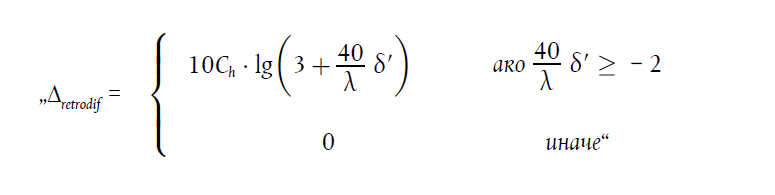
***Фигура 2.5.и***

**Разликата в пътя за второто отражение**



Знакът „минус“ в уравнението (2.5.36) означава, че тук приемникът се счита за намиращ се в свободното пространство.

Затихването поради обратна дифракция Δ *retrodif* се получава от уравнението (2.5.37), което е сходно на уравнението (2.5.21) с преработени означения.

 (2.5.37)

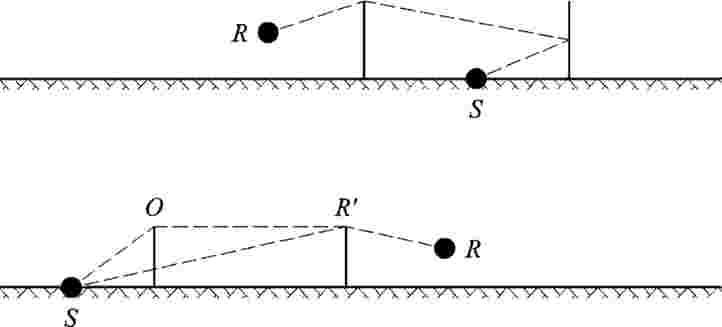
Това затихване се прилага към прекия звук всеки път, когато той „премине през“ (т.е. се отрази от) стена или сграда. Следователно нивото на звуковата мощност на фиктивния източник *S*′ става:

|  |  |
| --- | --- |
| *LW′* = *LW* + 10 × lg(1 – *αr*) – *Δretrodif* | (2.5.38) |

При сложни конфигурации на разпространение, са възможни дифракции между отраженията или между приемника и отраженията. В този случай обратната дифракция от стените се изчислява чрез отчитане на пътя между източника и първата точка на дифракция R′ (считана следователно за приемник в уравнение (2.5.36). Този принцип е онагледен на фигура [2.5.й].

***Фигура [2.5.й]***

**Разликата в пътя при наличието на дифракция: действително сечение (горе), разгънато сечение (долу)**



В случай на многократни отражения се добавят отраженията, дължащи се на всяко единично отражение.

Когато в близост до железопътния коловоз има отразяваща бариера срещу шума или препятствие, линиите на звука от източника последователно се отразяват от това препятствие и от страничната повърхност на железопътното возило. При тези условия линиите на звука преминават между препятствието и шасито на железопътното возило преди дифракция от горния ръб на препятствието.

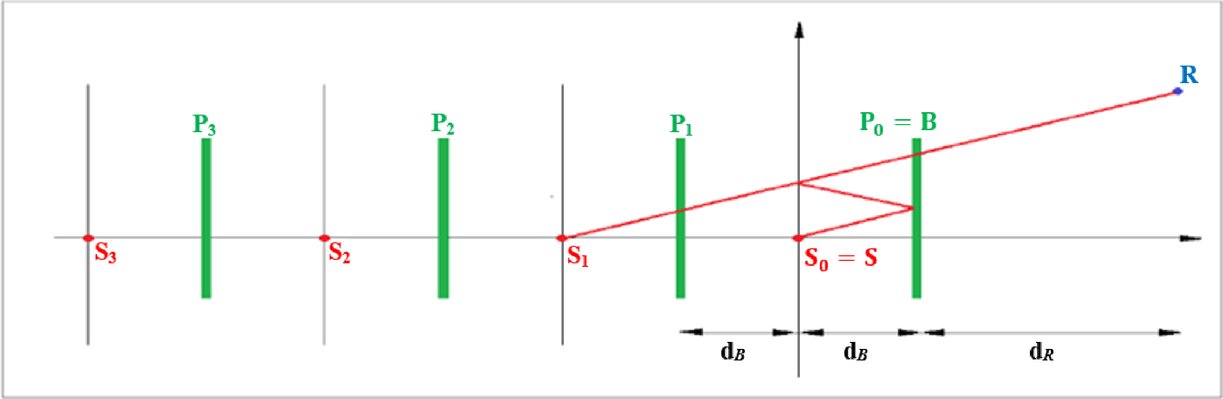
За да се вземат предвид многократни отражения между железопътното возило и дадено близкостоящо препятствие, се изчислява звуковата мощност на единичен еквивалентен източник. При това изчисление не се взема предвид влиянието на земната повърхност.

За да се получи звуковата мощност на еквивалентния източник, се прилагат следните определения:

* Началото на координатната система е близката релсова глава
* Даден реален източник се намира на *S* (*ds* =0, *hs*), където *hs* е височината на източника спрямо релсовата глава
* Равнината *h* = 0 определя кошовете на вагоните.
* Вертикално препятствие, чиято горна част е в B (*dB*, *hb*)
* Приемник, разположен на разстояние *dR* > 0 зад препятствието, където R е с координати (*dB+dR*, *hR*)

Вътрешната страна на препятствието има коефициенти на поглъщане *α*(*f*) за всяка октавна лента. Шасито на железопътното возило има еквивалентен коефициент на отражение *Cref*. Обикновено *Cref* е равен на 1. Само при отворени товарни вагони с платформа може да се използва стойност 0. Ако *dB* >5*hB* или *α*(*f*)>0,8, не се взема предвид взаимодействието между влаковите бариери.

В тази конфигурация многократните отражения между шасито на железопътното возило и препятствието могат да се изчислят, като се използват фиктивни източници, разположени на *Sn* (*dn* = *-2n*. *dB*, *hn = hs* ), n=0,1,2,..N; както е показано на фигура (2.5.к).



Звуковата мощност на еквивалентния източник се изразява чрез:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 23 | (2.5.39) |

където звуковата мощност на частичните източници се дава от:

*LW,n = LW + ΔLn*

*ΔLn = ΔLgeo,n + ΔLdif,n + ΔLabs,n + ΔLref,n + ΔLretrodif,n*

където:

*LW* звуковата мощност на реалния източник

*ΔLgeo,n*  корекционен член за сферична разходимост

*ΔLdif,n* корекционен член за дифракция от горната част на препятствието

*ΔLabs,n* корекционен член за поглъщане от вътрешната страна на препятствието

*ΔLref,n* корекционен член за отражение от шасито на железопътното возило

*ΔLretrodif,n* корекционен член за ограничената височина на препятствието като отражател

Корекцията за сферична разходимост се дава от

|  |  |
| --- | --- |
| Image 24 | (2.5.40) |

|  |  |
| --- | --- |
| Image 25 | (2.5.41) |

Корекционният член за дифракция от горната част на препятствието се дава от:

(2.5.42)

|  |  |
| --- | --- |
| *ΔLdif,n = D0 - Dn* | (2.5.42) |

Където *Dn* е дължащото се на дифракция затихване, изчислено по формула 2.5.21, където *C''* = 1, за пътя, свързващ източник *Sn* и приемник *R*, като се вземе предвид дифракцията от горната част на препятствието B:

|  |  |
| --- | --- |
| δ*n*= ±(|*SnB*| + |*BR*| - |*SnR*|) | (2.5.43) |

Корекционният член за поглъщане от вътрешната страна на препятствието се дава от:

|  |  |
| --- | --- |
| Δ*Labs,n*= 10•*n*•lg (1-*α*) | (2.5.44) |

Корекционният член за отражение от шасито на железопътното возило се дава от:

|  |  |
| --- | --- |
| Δ*Lref,n*= 10•*n*•lg (*Cref)* | (2.5.45) |

Корекцията за ограничената височина на отразяващото препятствие се взема предвид посредством обратна дифракция. Пътят на звука, съответстващ на изображение от порядък *N* > 0, ще бъде отразен *n* пъти от препятствието. В напречното сечение тези отражения се дават на разстояния

*di*= – (2*i-q*)*db, i*= 1,2,..*n*, където *Pi*(*d = di, h = hb*), *i* = 1,2,..*n* като горните части на тези отразяващи повърхности. Във всяка от тези точки се изчислява корекционен член като:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 26 | (2.5.46) |

Където Δ *retrodif,n,i* се изчислява за източник в позиция *Sn* горна част на препятствието в *Pi*и приемник в позиция *R′*. Позицията на еквивалентния приемник *R′* се дава от *R′=R*, ако приемникът е над линията на видимост от *Sn* до *B*; в противен случай позицията на еквивалентния приемник се взема на линията на видимост вертикално над реалния приемник; а именно:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *dR' = dR* | (2.5.47) | |
| Image 27 | | (2.5.48)“; | |

**е)** в раздел 2.7:

**аа)** точка 2.7.5 се изменя така:

„**2.7.5.** ***Шум и технически характеристики на въздухоплавателното средство***

Базата данни ANP, посочена в допълнение И, съдържа коефициенти за техническите характеристики на въздухоплавателните средства и двигателите, профили при отлитане и подход, както и връзките между шума, тягата и разстоянието (NPD) за значителна част от гражданските въздухоплавателни средства, които изпълняват полети от летищата на Европейския съюз. Типове или варианти въздухоплавателни средства, за които понастоящем не са посочени данни, могат да бъдат представени най-добре от данни за други, обикновено подобни въздухоплавателни средства, които са посочени.

Тези данни са изведени с цел изчисляване на шумовите контури за средностатистически или представителен флот и състав на трафика на дадено летище. Възможно е да не е уместно да се прогнозират абсолютните нива на шум за отделен модел въздухоплавателно средство и да не е подходящо да се сравняват шумовите и други характеристики на конкретни типове, модели или флотове въздухоплавателни средства. Вместо това, за да се определи кои типове, модели или флотове въздухоплавателни средства имат най-голям принос към нивото на шум, се разглеждат сертификатите за шум.

Базата данни ANP съдържа един или няколко профила по подразбиране при излитане и кацане за всеки посочен тип въздухоплавателно средство. Приложимостта на тези профили към разглежданото летище се проучва и се определят или профилите с фиксирана точка, или процедурните стъпки, които най-добре отразяват изпълнението на полети на това летище.“

**бб)** в т. 2.7.11 под заглавието „Разсейване на пътните линии“ думите „Обичайна практика е данните за единичен маршрут да се третират като извадка от единична статистическа съвкупност;“ се заменят със „*Странично разсейване на пътните линии*

Обичайна практика е данните за единичен маршрут да се третират като извадка от единична статистическа съвкупност;“;

**вв)** в т. 2.7.12 след думите „Теглото на въздухоплавателното средство и състоянието на атмосферата също са необходими входни данни.“ в нов абзац се добавя „Източникът на шум от въздухоплавателно средство следва да се въвежда на минимална височина от 1,0 m (3,3 ft) над равнището на летището или над равнището на релефа на терена на пистата, според случая.“;

**гг)** точка 2.7.13 се изменя така:

„**2.7.13.** ***Построяване на сегменти на траекторията на полета***

Всяка полетна траектория се определя от набор от координати (възли) на сегменти и полетни параметри. Започва се с определянето на координатите на сегментите на пътната линия. После се изчислява профилът на полета, като се има предвид, че за даден набор от процедурни стъпки профилът зависи от пътната линия; например при една и съща тяга и скорост на въздухоплавателното средство скороподемността му е по-малка в завои, отколкото в праволинеен полет. След това се извършва разделяне на подсегменти за въздухоплавателното средство на пистата (разбег за излитане или пробег след кацане) и за въздухоплавателното средство в близост до пистата (първоначален набор на височина или финален подход). Впоследствие сегментите за крейсерския полет със значителна разлика в скоростта между началната и крайната си точка следва да бъдат разделени на подсегменти. Двуизмерните координати на сегментите на пътната линия (\*) се определят и обединяват с двуизмерния профил на полета, за да се построят триизмерните сегменти на полетната траектория. Накрая се премахват всички точки от полетната траектория, които са твърде близо едни до други.

*Забележка:*

(\*) Това беше препоръчано в предишното издание на документ 29 на ЕКГА, но все още се счита за временно до получаването на допълнителни потвърждаващи експериментални данни.

***Профил на полета***

Параметрите, които описват всеки сегмент на профила на полета в началото (индекс 1) и в края на сегмента (индекс 2), са:

|  |  |
| --- | --- |
| *s1, s2* | разстояние по протежение на пътната линия, |
| *z1, z2* | височина на самолета, |
| *V1*, *V2* | наземна скорост, |
| *P1*, *P2* | свързан с шума параметър на тягата (съответстващ на този, за който са определени кривите NPD), и |
| ε1, ε 2 | ъгъл на накланяне. |

С цел получаване на профила на полета от набор от процедурни стъпки (*синтез на полетната траектория*), сегментите се построяват последователно, така че да се постигнат изискваните условия в крайните точки. Параметрите на крайната точка за всеки сегмент стават параметри на началната точка за следващия сегмент. При всяко изчисляване на сегмент са известни параметрите му в началото; изискваните условия в края са определени от процедурната стъпка. Самите стъпки се определят или по подразбиране от базата данни ANP, или от ползвателя (например от ръководства за летателна експлоатация на въздухоплавателни средства). Крайните условия обикновено се отнасят за височината и скоростта; задачата за получаване на профила се състои в определянето на разстоянието по пътната линия за постигането на тези условия. Неопределените параметри се определят посредством изчисленията за летателните характеристики, описани в допълнение Б.

Ако пътната линия е права, точките от профила и свързаните с тях параметри на полета могат да бъдат определени независимо от пътната линия (ъгълът на накланяне винаги е равен на нула). Пътните линии обаче рядко са прави; те обикновено включват завои, които трябва да се вземат предвид за постигането на най-добри резултати, когато се определя двуизмерният профил на полета, така че се налага разделяне на профила на сегменти във възлите на пътната линия за вмъкване на промени в ъгъла на накланяне. По правило дължината на следващия сегмент първоначално е неизвестна и тя се изчислява временно, като се приема, че няма промяна в ъгъла на накланяне. Ако впоследствие се установи, че временният сегмент обхваща един или няколко възела на пътната линия, първият от които на разстояние *s*, а именно *s1* < *s* < *s2*, сегментът се съкращава на *s*, като параметрите там се изчисляват чрез интерполация (вж. по-долу). Те стават параметри на крайната точка на текущия сегмент и параметри на началната точка на нов сегмент – за който се запазват същите целеви крайни условия. Ако временният сегмент не се прекъсва от възел на пътната линия, този сегмент се потвърждава.

Ако трябва да се пренебрегне влиянието на завоите върху профила на полета, се възприема решението за праволинеен полет с един-единствен сегмент, въпреки че данните за ъгъла на накланяне се съхраняват за последващо използване.

Независимо дали влиянието на завоите е напълно моделирано, всяка триизмерна полетна траектория се получава чрез обединяването на нейните двуизмерни профил на полета и пътна линия. Резултатът е последователност от набори от координати (*x, y, z*), всеки от които представлява или възел на сегментираната пътна линия, или възел на профила на полета, или и двете, като точките от профила се придружават от съответните стойности за височината *z*, наземната скорост *V*, ъгъла на накланяне ε и двигателната тяга *P*. За точка от пътната линия (*x, y*), която се намира между крайните точки на сегмент от профила на полета, полетните параметри се интерполират, както следва:

|  |  |
| --- | --- |
| *z* = *z* 1 + *f* ·(*z* 2 – *z* 1) | (2.7.3) |
| Image 28 | (2.7.4) |
| *ε =* ε1 + *f · (ε* 2 - *ε* 1) | (2.7.5) |
| Image 29 | (2.7.6) |

където

|  |  |
| --- | --- |
| *f =* (*s - s* 1)*/*(*s* 2 *- s* 1) | (2.7.7) |

Трябва да се отбележи, че докато за *z* и ε се приема линейно изменение в зависимост от разстоянието, за *V* и *P* се приема линейно изменение в зависимост от времето (т.е. постоянно ускорение (\*\*)).

*Забележка:*

(\*\*) Дори ако зададената двигателна тяга остава постоянна по протежение на даден сегмент, възможно е двигателната сила и ускорение да се променят поради изменението на плътността на въздуха в зависимост от височината. Въпреки това за целите на моделирането на шума тези промени обикновено са незначителни.

При съгласуването на сегментите на профила на полета с радарните данни (*анализ на траекторията на полета*) всички разстояния, височини, скорости и ъгли на накланяне за крайни точки се определят пряко от данните; трябва да се изчисли само режимът на тяга, като се използват уравненията за техническите характеристики. Тъй като координатите на пътната линия и на профила на полета също така могат да бъдат съчетани по подходящ начин, това обикновено не представлява особена сложност.

***Разбег за излитане***

За излитане въздухоплавателното средство се ускорява между точката на отпускане на спирачката (алтернативно наричана начало на разбега за излитане, *SOR*) и точката на отделяне от пистата, като скоростта драстично се променя за разстояние 1 500 – 2 500 m – от 0 на около 80–100 m/s.

Поради това разбегът за излитане се разделя на сегменти с променлива дължина, във всеки от които скоростта на въздухоплавателното средство се променя с определено увеличение Δ*V* от не повече от 10 m/s (около 20 възела). Макар в действителност ускорението да варира по време на разбега за излитане, приемането на ускорението за постоянно е подходящо за тази цел. В този случай за етапа на излитане V1 е началната скорост, V2 е скоростта на излитане, nTO е броят на сегментите на излитане и sTO е еквивалентната дължина (дистанция или разстояние) за излитане. За еквивалентната дължина за излитане *sTO*(вж. допълнение Б), скорост на излитане V1 и скорост на излитане *VTO*броят *nTO*на сегментите на разбега за излитане е

|  |  |
| --- | --- |
| *nTO*= *int* (1 + (V*TO*- V1) /10) | (2.7.8) |

и следователно промяната на скоростта по протежение на един сегмент е

|  |  |
| --- | --- |
| *ΔV = VTO/nTO* | (2.7.9) |

и времето Δt за всеки сегмент е (ако ускорението се приеме за постоянно)

|  |  |
| --- | --- |
| Image 30 | (2.7.10) |

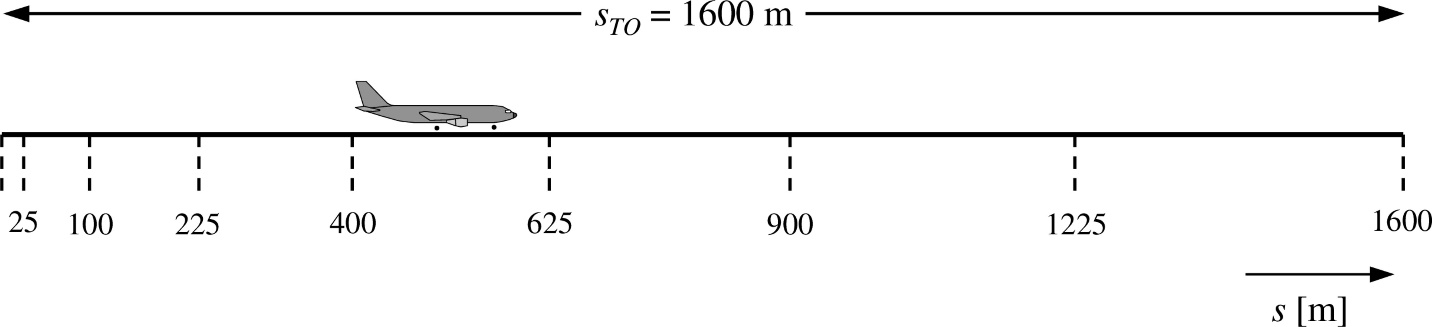
Тогава дължината sTO,k на сегмента k (1 ≤ k ≤ nTO) от разбега за излитане е:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 31 | (2.7.11) |

Например: За дължина за излитане *sTO* = 1 600 m, V1 = 0 m/s и *V2* = 75 m/s, това дава *nTO* = 8 сегмента с дължина между 25 и 375 метра (вж. фигура 2.7.ж):

***Фигура 2.7.ж***

**Сегментиране на разбега за излитане (пример за 8 сегмента)**



По подобие на скоростта, тягата на въздухоплавателното средство се променя по протежение на всеки сегмент с постоянно увеличение Δ*P*, изчислено като

|  |  |
| --- | --- |
| Δ*P = (PTO - Pinit) / nTO* | (2.7.12) |

където *PTO*и P*init*означават съответно тягата на въздухоплавателното средство в точката на отделяне от пистата и в начало на разбега за излитане.

Използването на това постоянно увеличение на тягата (вместо да се използва квадратното уравнение 2.7.6) цели съответствие с линейната зависимост между тягата и скоростта при въздухоплавателните средства с реактивен двигател.

*Важно е да се отбележи, че: ~~Забележка~~*~~:~~ В горепосочените уравнения и пример се приема по подразбиране, че началната скорост на въздухоплавателното средство в началото на етапа на излитане е равна на нула. Това съответства на общото положение, при което въздухоплавателното средство започва разбега за излитане и се ускорява от точката на отпускане на спирачката. Има обаче и положения, при които въздухоплавателното средство може да започне да ускорява от скоростта си за рулиране, без да спре на прага на пистата. В този случай, при който началната скорост *V init не е равна на нула,* следва да се използват следните „обобщени“ уравнения вместо уравнения 2.7.8, 2.7.9. 2.7.10 и 2.7.11.

|  |  |
| --- | --- |
| Image 33 | (2.7.13) |

В този случай за етапа на излитане *V1*е началната скорост *Vinit*, *V2*е скоростта на излитане *VTO*, *n* е броят на сегментите на излитане *nTO*, *s* е еквивалентната дължина (дистанция или разстояние) за излитане *sTO*и *sk*е дължината *sTO,k*на сегмента *k* (1 [Symbol] *k* [Symbol] *n*).

***Пробег след кацане***

Въпреки че пробегът след кацане по същество е обратен на разбега за излитане, специално внимание трябва да се обърне на:

|  |  |
| --- | --- |
| – | *обратната тяга*, която понякога се прилага за намаляване на скоростта на въздухоплавателното средство; и |
| – | излизането на самолети от пистата за излитане и кацане след намаляване на скоростта (въздухоплавателните средства, които напускат пистата, не допринасят повече за шума, тъй като шумът от рулиране се пренебрегва). |

За разлика от дължината на разбега за излитане, която се извежда от техническите параметри на въздухоплавателното средство, дължината на пробега след кацане *sstop*(т.е. разстоянието от точката на съприкосновение на въздухоплавателното средство с пистата до точката, където то я напуска) зависи не само от конкретното въздухоплавателно средство. Въпреки че минималната дължина на пробега след кацане може да бъде изчислена от масата на въздухоплавателното средство и техническите му характеристики (както и наличната обратна тяга), действителната дължина зависи също така от местоположението на пътеките за рулиране, състоянието на трафика и специфичните разпоредби на летищата относно използването на обратна тяга.

Използването на обратна тяга не е стандартна процедура – тя се прилага единствено ако необходимото намаляване на скоростта не може да се постигне, като се използват спирачките на колелата. (Обратната тяга може да бъде особено смущаваща, тъй като бързата промяна на мощността на двигателя от работа на празен ход до обратна тяга поражда внезапен силен шум.)

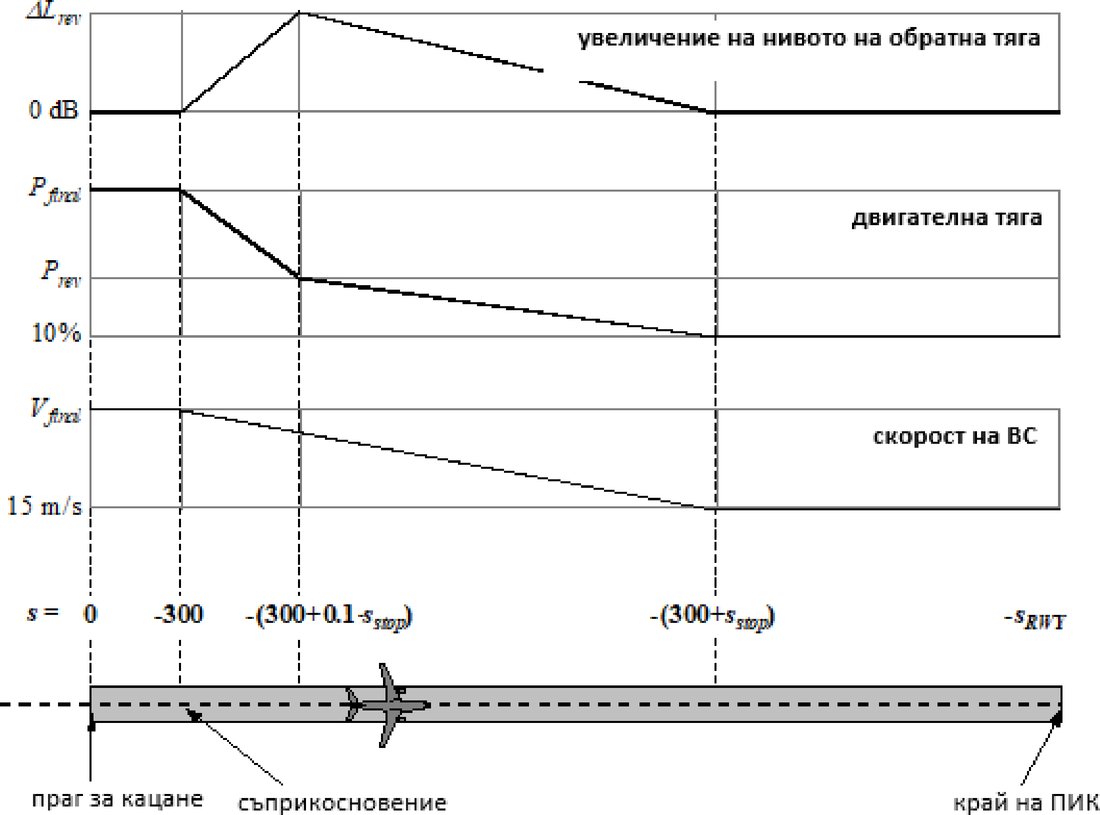
Повечето писти се използват обаче както за отлитане, така и за кацане, поради което обратната тяга оказва много малко влияние върху шумовите контури, тъй като в общата звукова енергия в близост до пистата доминира шумът, породен от операции за излитане. Обратната тяга може да влияе по-значително върху шумовите контури само когато използването на дадена писта е ограничено до операции за кацане.

От физическа гледна точка, шумът от обратната тяга е много сложен процес, но поради относително малкото му значение за шумовите контури, той може да се моделира опростено – бърза промяна в мощността на двигателя, която се взема предвид чрез подходящо сегментиране.

Ясно е, че моделирането на пробега след кацане не е толкова лесно, колкото моделирането на шума при разбега за излитане. За обща употреба, когато не се разполага с подробна информация, при моделирането се препоръчват следните опростяващи допускания (вж. фигура 2.7.з.1).

***Фигура 2.7.з.1***

**Моделиране на пробега след кацане**



Въздухоплавателното средство пресича прага за кацане (който е с координата *s* = 0 по протежение на пътната линия за подход) на височина 50 фута и след това продължава да се снижава по глисадата, докато влезе в съприкосновение с пистата. За глисада с наклон 3° точката на влизане в съприкосновение с пистата е 291 m след прага на кацане (както е онагледено на фигура 2.7.з.1). След това въздухоплавателното средство намалява скоростта си по дължината на пробега след кацане *sstop* – чиито стойности за конкретни въздухоплавателни средства са дадени в базата данни ANP – от скоростта за финален подход *Vfinal*до 15 m/s. Тъй като в този сегмент скоростта бързо се променя, той следва да се разделя на подсегменти по същия начин, както за разбега за излитане (или сегменти за крейсерския полет с бързи промени на скоростта), като се използва обобщеното уравнение 2.7.13 (тъй като скоростта за рулиране не е равна на нула). Двигателната тяга се променя от тягата за финалния подход при съприкосновението с пистата до обратна зададена тяга *Prev*на разстояние 0,1•*sstop*, след което се намалява на 10 % от максималната налична мощност през оставащите 90 процента от дължината на пробега след кацане. До края на пистата (при *s* = -*s* RWY) скоростта на въздухоплавателното средство остава постоянна.

Кривите NPD за обратната тяга понастоящем не са включени в базата данни ANP и поради това трябва да се разчита на конвенционалните криви за моделиране на този ефект. Обикновено мощността на обратната тяга *Prev*е около 20 % от зададената пълна тяга и тази стойност се препоръчва, когато не се разполага с оперативна информация. При определен режим на тягата обаче обратната тяга обикновено поражда значително повече шум, отколкото правата тяга, и се прилага увеличение Δ*L* към изведеното от NPD ниво на шумовото събитие, растящо от нула до стойност Δ*Lrev*(временно се препоръчва 5 dB (\*\*\*)) по протежение на 0,1•*sstop*и след това намаляващо линейно до нула по протежение на остатъка от дължината на пробега след кацане.

Забележка:

(\*\*\*) Това беше препоръчано в предишното издание на документ 29 на ЕКГА, но все още се счита за временно до получаването на допълнителни потвърждаващи експериментални данни.

***Сегментиране на сегментите за първоначален набор на височина и за финален подход***

Геометрията сегмент-приемник се променя бързо по протежение на сегментите за крейсерския полет при първоначалния набор на височина и финалния подход, особено по отношение на местоположението на наблюдателя към страната на пътната линия на полета, където ъгълът на издигане (*ъгълът бета*) също се променя бързо с набирането на височина или снижаването на въздухоплавателното средство през тези първоначални/крайни отсечки. Сравнението с изчисленията за много малък сегмент показва, че използването на един-единствен сегмент (или на ограничен брой сегменти) за крейсерския полет при първоначалния набор на височина и финалния подход под определена височина (спрямо пистата) има за резултат лошо приближение за шума към страната на пътната линия на полета за интегрирани показатели. Това се дължи на прилагането на една-единствена корекция за страничното затихване за всеки сегмент, съответстваща на една-единствена специфична за сегмента стойност на ъгъла на издигане, докато бързата промяна на този параметър води до значителни вариации в ефекта на странично затихване по протежение на всеки сегмент. Точността на изчисленията се подобрява чрез разделянето на сегментите за крейсерския полет при първоначалния набор на височина и за финалния подход на подсегменти. Броят на подсегментите и дължината на всеки един от тях определят „нивото на детайлност“ на промяната в страничното затихване, което ще бъде отчетено. Като се вземе предвид изразът за общото странично затихване за въздухоплавателни средства с монтирани на фюзелажа двигатели, може да се покаже, че за ограничаване на промяната в страничното затихване от 1,5 dB за подсегмент сегментите за крейсерския полет при набора на височина и подхода, разположени на височина по-малка от 1 289,6 m (4 231 ft) над равнището на пистата, следва да бъдат разделени на подсегменти въз основа на следния набор от стойности за височината:

|  |  |
| --- | --- |
|  | *z = {18,9, 41,5, 68,3, 102,1, 147,5, 214,9, 334,9, 609,6, 1 289,6} метра, или* |

|  |  |
| --- | --- |
|  | *z = {62, 136, 224, 335, 484, 705, 1 099, 2 000, 4 231} фута* |

За всеки първоначален сегмент под 1 289,6 m (4 231 ft) се прилагат горепосочените височини, като се установява коя височина от набора по-горе е най-близо до височината на крайната точка (за сегмент на набор на височина) или на началната точка (за сегмент на подход) на първоначалния сегмент. След това се изчисляват действителните височини на подсегментите, zi, като се използва:

|  |  |
| --- | --- |
|  | *zi = ze [z’i / z’N] (i = k..N)* |

където:

|  |  |
| --- | --- |
| *ze* | е височината на крайната точка (набор на височина) или на началната точка (подход) на първоначалния сегмент |
| *z′i* | е членът номер i на набора от стойности за височината, посочен по-горе |
| *z′N* | е най-близката до височина ze височина от набора от стойности за височината, посочен по-горе |
| *k* | обозначава индекса на първия член на набора от стойности за височината, за които изчислената *zk*е задължително по-голяма от височината на крайната точка на предходния първоначален сегмент на набор на височина или от височината на началната точка на следващия първоначален сегмент на подход, който трябва да бъде разделен на подсегменти. |

В конкретния случай на сегмент за първоначален набор на височина или на финален подход *k = 1*, но в по-общия случай на сегменти за крейсерския полет, които не са свързани с пистата, *k* ще бъде по-голям от 1.

**Пример за сегмент за първоначален набор на височина:**

Ако височината на крайната точка на първоначалния сегмент е ze = 304,8 m, то от набора от стойности за височината 214,9 m < ze < 334,9 m и най-близката до ze височина от набора е z′7 = 334,9 m. Тогава височината на крайната точка на подсегментите се изчислява съгласно:

|  |  |
| --- | --- |
|  | *zi = 304,8 [z′i / 334,9] за i = 1—7* |

(като се отбелязва, че в този случай *k =1*, тъй като това е сегмент за първоначален набор на височина)

Така z1 ще бъде 17,2 m, z2 ще бъде 37,8 m и т.н.

***Сегментиране на сегментите за крейсерския полет***

Когато по протежение на даден сегмент за крейсерския полет е налице значителна промяна на скоростта, този сегмент се разделя, както за пробега след кацане, а именно

|  |  |
| --- | --- |
| *nseg = int* (1 + |V2 - V1|/10) | (2.7.14) |

където V1 и V2 са скоростите съответно в началото и края на сегмента. Съответните параметри на подсегмента се изчисляват по начин, подобен на този за разбега за излитане, като се използват уравнения 2.7.9–2.7.11.

***Пътна линия***

Една пътна линия – била тя централна или разпръсната подлиния, се определя от поредица от координати (*x, y*) в равнината на земната повърхност (например от радарни данни) или от последователност от команди за векториране, описващи праволинейни сегменти и кръгови дъги (завои с определен радиус *r* и промяна в курсовия ъгъл Δξ).

За моделиране на сегментите дъгата се представя чрез последователност от праволинейни сегменти, съответстващи на елементи на дъгата. Накланянето на въздухоплавателното средство при завои влияе върху определянето на сегментите на пътната линия, въпреки че не се проявява пряко. В допълнение Б4 се обяснява как да се изчислят ъглите на накланяне по време на постоянен завой, но, разбира се, те не се прилагат в действителност или се махат незабавно. Не е предписано как да се разглеждат преходите между праволинеен полет и завой или между завой и незабавно следващ го друг завой. По правило подробностите, за които ползвателите имат свобода на действие (вж. т. 2.7.11), вероятно оказват незначително въздействие върху окончателните контури; главното изискване е да се избягват остри прекъсвания в краищата на завоя и това може да бъде постигнато например просто чрез вмъкване на кратки преходни сегменти, по чието протежение ъгълът на накланяне се променя линейно в зависимост от разстоянието. Само в специалния случай, когато конкретен завой вероятно ще окаже доминиращо влияние върху окончателните контури, ще е необходимо динамиката на прехода да се моделира по-реалистично, да се отчете връзката на ъгъла на накланяне с конкретни типове въздухоплавателни средства и да се приемат подходящи скорости на завъртане. Тук е достатъчно да се отбележи, че крайните елементи на дъгата Δξtrans за всеки завой се определят от изискванията за промяна на ъгъла на накланяне. Останалата част на дъгата с промяна в курсовия ъгъл Δξ – 2·Δξtrans градуса се разделя на ns*nsub*ub елемента съгласно уравнението:

|  |  |
| --- | --- |
| *nsub = int* (1 + (*Δξ* – 2•Δξ*trans*)/10 | (2.7.15) |

където int(*x*) е функция, която връща частта от *x*, представляваща цяло число. Тогава промяната в курсовия ъгъл Δξ*sub*за всеки елемент на дъгата се изчислява като

|  |  |
| --- | --- |
| Δξ = (*ξ* - 2•Δξ*trans*) / *nsub* | (2.7.16) |

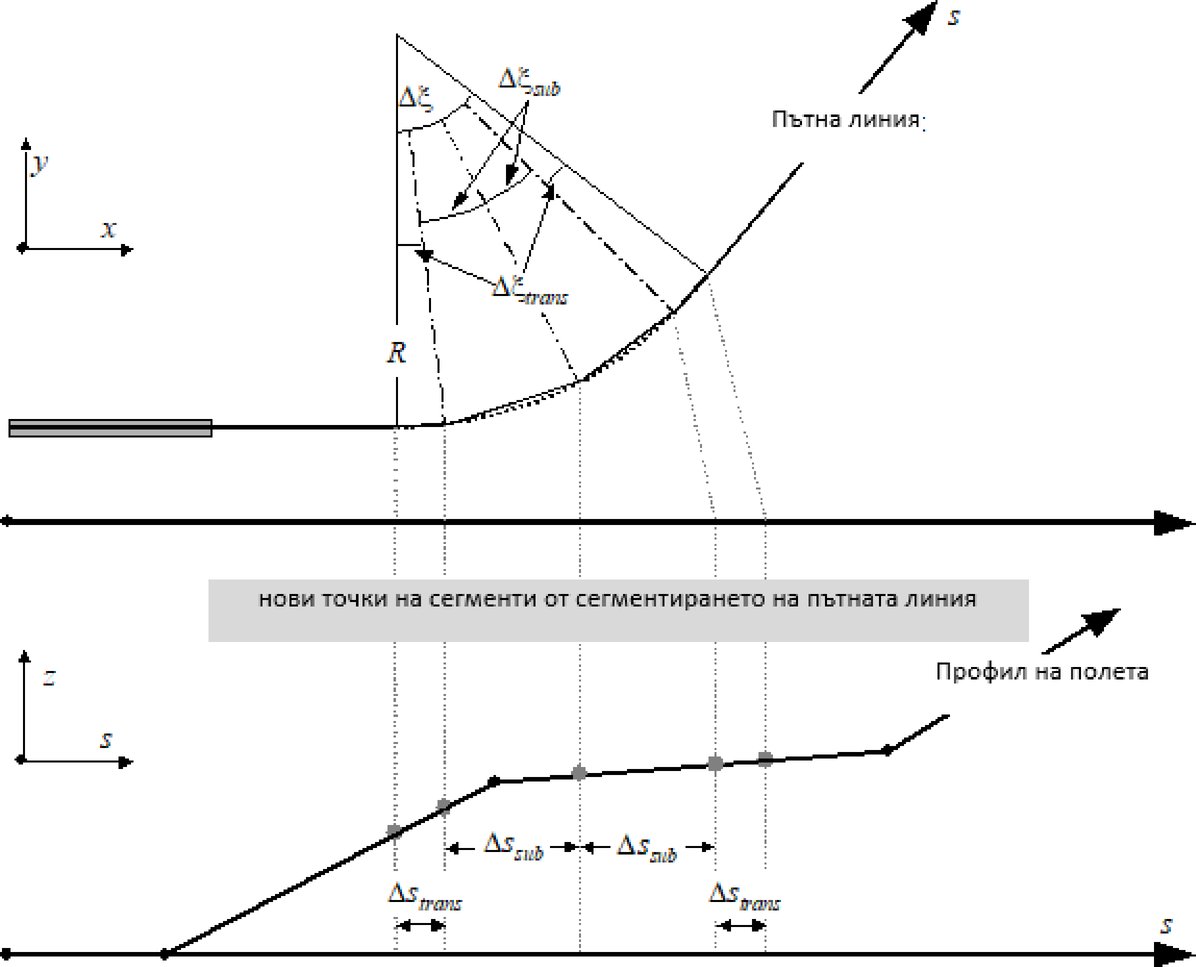
където *nsub*трябва да е достатъчно голямо, за да се гарантира, че Δξ*sub* ≤ 10 градуса. Сегментирането на дъга (като се изключват крайните преходни подсегменти) е онагледено на фигура 2.7.з.2 (\*\*\*\*).

*Забележка:*

(\*\*\*\*) Определена по този прост начин, сегментираната траектория е малко по-къса по обща дължина от кръгообразната траектория. При все това последващата грешка в контурите е пренебрежимо малка, ако ъгловите увеличения са под 30°.

***Фигура 2.7.з.2***

**Построяване на сегменти на траекторията на полета чрез разделяне на завой на сегменти с дължина Δs (горен изглед – в хоризонтална равнина, долен изглед - във вертикална равнина)**



След като се установят сегментите на пътната линия в равнината x-y, те се наслагват върху сегментите на профила на полета (в равнината s-z) , за да се получат триизмерните (x, y, z) сегменти на пътната линия.

Пътната линия следва винаги да се простира от пистата до отвъд границите на изчислителната мрежа. Това може да се постигне, ако е необходимо, като се добави праволинеен сегмент с подходяща дължина към последния сегмент от пътната линия.

Общата дължина на профила на полета, след като се слее с пътната линия, също трябва да се простира от пистата до отвъд границите на изчислителната мрежа. Това може да се постигне, ако е необходимо, като се добави допълнителна точка от профила:

|  |  |
| --- | --- |
| – | към края на даден профил при отлитане със стойности на скоростта и тягата, равни на тези в последната точка на профила при отлитане, и височина, линейно екстраполирана от последната и предпоследната точка на профила;  или |
| – | към началото на даден профил при долитане със стойности на скоростта и тягата, равни на тези в първата точка на профила при долитане, и височина, линейно екстраполирана назад от първата и втората точка на профила; |

***Корекции на сегментирането на сегментите за крейсерския полет***

След като се получат сегментите на триизмерната траектория на полета съгласно процедурата, описана в т. 2.7.13, може да се наложат по-нататъшни корекции на сегментирането с цел премахване на точки от полетната траектория, които са твърде близо едни до други.

Когато съседни точки са на разстояние до 10 метра една от друга и когато стойностите в тях на скоростта и тягата са едни и същи, една от точките следва да бъде премахната.“;

**дд)** точка 2.7.16 се изменя така:

„**2.7.16.** ***Определяне на нива на събития въз основа на данни от NPD***

Основният източник на данни за шума от въздухоплавателни средства е международната база данни за шума и техническите характеристики на въздухоплавателните средства (ANP – Aircraft Noise and Performance). В нея *Lmax*и *LE*се дават в табличен вид като функции от разстоянието на разпространение *d* – за конкретни типове въздухоплавателни средства, варианти, полетни конфигурации (подход, отлитане, положение на задкрилките) и зададена тяга *P*. Те се отнасят за постоянен полет с конкретни референтни скорости *Vref*по протежение на теоретично безкрайна праволинейна траектория на полета (\*).

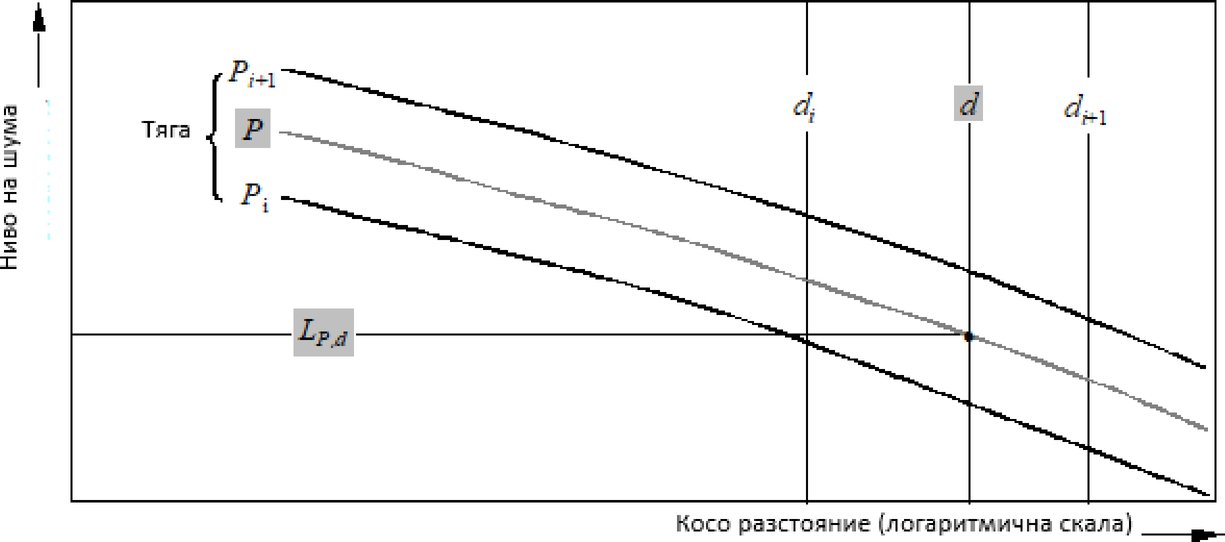
*Забележка:*

(\*) Макар че идеята за безкрайно дълга траектория на полета е важна за определянето на нивото на звукова експозиция LE за събитие, тя е от по-малко значение в случая с максималната стойност Lmax за събитието, която се определя от шума, излъчен от въздухоплавателното средство в определено местоположение или близо до точката, където то подхожда на най-малко разстояние от наблюдателя. За целите на моделирането като параметър за разстоянието по NPD се взема минималното разстояние между наблюдателя и сегмента.

По-нататък се описва как се определят стойностите на независимите променливи *P* и *d*. При единична справка по входни стойности за *P* и *d* са необходими като изходни стойности *базовите нива* *Lmax(P,d)* и/или *LE*∞*(P,d)* (приложими за безкрайна траектория на полет). Освен ако се случи в таблична форма да са дадени точните стойности за *P* и/или *d*, обикновено ще се наложи да се определи(ят) приблизително необходимото(ите) ниво(а) на шума чрез интерполация. Използва се линейна интерполация между заданията в табличен вид за тягата, докато между дадените в табличен вид разстояния се прилага логаритмична интерполация (вж. фигура 2.7.и).

***Фигура 2.7.и***

**Интерполиране в криви за връзките между шума, тягата и разстоянието**



Ако *Pi*и *Pi+*1 са стойности за двигателната тяга, за които в табличен вид са посочени данни за нивото на шума в зависимост от разстоянието, нивото на шума *L(P)* на дадено разстояние за междинна тяга *P* между *Pi*и *Pi+*1 се дава от:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 37 | (2.7.19) |

Ако за зададена тяга *di*и *di+*1 са разстояния, за които в табличен вид са посочени данни за шума, нивото на шума *L(d)* за междинно разстояние *d* между *di*и *di+*1 се дава от

|  |  |
| --- | --- |
| Image 38 | (2.7.20) |

Чрез използване на уравнения 2.7.19 и 2.7.20 може да се получи нивото на шума *L(P,d)* за която и да е зададена тяга *P* и за всяко разстояние *d*, попадащи в обхвата на базата данни NPD.

За разстояния *d*, които са извън обхвата на NPD, се използва уравнение 2.7.20 за екстраполиране от последните две стойности, т.е. навътре от *L(d1)* и *L(d2)* или навън от *L(dI-1)* и *L(dI)*, където *I* е общият брой на точките NPD върху кривата. Следователно

Навътре:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 39 | (2.7.21) |

Навън:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 40 | (2.7.22) |

Тъй като на малки разстояния *d* нивата на шума се увеличават много бързо при намаляване на разстоянието на разпространение, се препоръчва налагането на долна граница от 30 m за *d*, а именно *d* = max(*d*, 30 m).

Корекция на стандартните данни NPD с оглед на звуковото съпротивление

Данните NPD, предоставяни от базата данни ANP, са нормализирани към референтни атмосферни условия (температура 25°C и налягане 101,325 kPa). Преди прилагането на описания по-горе метод за интерполиране/екстраполиране тези стандартни данни NPD трябва да се коригират с оглед на звуковото съпротивление.

Звуковото съпротивление е свързано с разпространението на звуковите вълни в акустична среда и се определя като произведение от плътността на въздуха и скоростта на звука. За даден интензитет на звука (т.е. мощност за единица площ), възприет на определено разстояние от източника, съответното звуково налягане (използвано за определяне на показателите SEL и LAmax) зависи от звуковото съпротивление на въздуха на мястото на измерване. То е функция от температурата и атмосферното налягане (и непряко — от абсолютната височина). Поради това е необходимо стандартните данни NPD от базата данни ANP да се коригират съобразно действителните условия по отношение на температурата и налягането в изчислителната точка, които обикновено се различават от нормализираните условия за данните от ANP.

Корекцията за звуковото съпротивление, която се прилага към стандартните нива за NPD, се изразява в следното:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 41 | (2.7.23) |

където:

|  |  |
| --- | --- |
| Δ*Звуково съпротивление* | Корекция за звуковото съпротивление за действителните атмосферни условия в изчислителната точка (dB) |
| *ρ·c* | Звуково съпротивление (в нютон-секунди/m3) на въздуха на превишението на летището (като звуковото съпротивление на въздуха е 409,81 при референтните атмосферни условия за данните NPD в базата данни ANP). |

Звуковото съпротивление *ρ·с* се изчислява, както следва:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Image 42 | | (2.7.24) |
| *δ* | *p/po*, отношението на налягането на околния въздух на абсолютната, т.е. надморската височина, на която се намира наблюдателят, и стандартното въздушно налягане при средното морско равнище: *p0* = 101,325 kPa (или 1 013,25  mb) | |
| *θ* | (T + 273,15)/(T0 + 273,15) отношението на температурата на въздуха на абсолютната височина, на която се намира наблюдателят, и стандартната температура на въздуха при средното морско равнище: *T0* = 15,0°C | |

Корекцията за звуковото съпротивление обикновено е по-малка от няколко десети от един децибел. По-специално следва да се отбележи, че при стандартните атмосферни условия (*p0* = 101,325 kPa и *T0* = 15,0°C) корекцията за звуковото съпротивление е по-малко от 0,1 dB (0,074 dB). Когато има обаче значително отклонение на температурата и атмосферното налягане от референтните атмосферни условия за данните NPD, корекцията може да бъде по-съществена.“;

**ее)** в т. 2.7.19:

**ааа)** под заглавието „Корекция за продължителността DV (само за нива на експозиция LE)“ текстът до формула 2.7.34 включително се изменя така:

„**Корекция за продължителността ΔV (само за нива на експозицията LE)**

С тази корекция (\*) се отчита промяна в нивата на експозиция, ако действителната наземна скорост се различава от референтната скорост *Vref*на въздухоплавателното средство, за която се отнасят основните данни NPD.

По подобие на двигателната тяга скоростта се изменя по протежение на сегмента на полетната траектория (от VT1 до VT2, които са скоростите, изведени от допълнение Б, или от предварително изчислен профил на полета).

За сегментите за крейсерския полет *Vseg*е скоростта на сегмента в най-близката точка на подход, **S**, интерполирана между стойностите за крайните точки на сегмента, като се приема, че тя се променя квадратично в зависимост от времето; т.е. ако наблюдателят е до сегмента:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 44 | (2.7.32) |

*Забележка:*

(\*) Тя е известна като корекция за продължителността, тъй като така се отчита влиянието на скоростта на въздухоплавателното средство върху продължителността на звуковото събитие – като просто се приема, че при равни други условия продължителността, и съответно получената от събитието звукова енергия, е обратно пропорционална на скоростта на източника.“;

**ббб)** номерата на формули 2.7.35, 2.7.36 и 2.7.37 стават съответно 2.7.33, 2.7.34 и 2.7.35;

**ввв)** под заглавието „Геометрия на разпространението на звука“ думите „фигура [2.7.1]“ се заменят с „фигура 2.7.м“;

**ггг)** под заглавието „Корекция за монтажа на двигателите ΔI“ думите

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| „*a* = 0,00384, | *b* = 0,0621, | *c* = 0,8786 | за двигатели, монтирани на крилото |
| *a* = 0,1225, | *b* = 0,3290, | *c* = 1 | за двигатели, монтирани върху фюзелажа.“ |

се заменят с:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| „*a* = 0,00384, | *b* = 0,0621, | *c* = 0,8786 | за двигатели, монтирани на крилото | (2.7.36) |
| *a* = 0,1225, | *b* = 0,3290, | *c* = 1 | за двигатели, монтирани върху фюзелажа. | (2.7.37)“ |

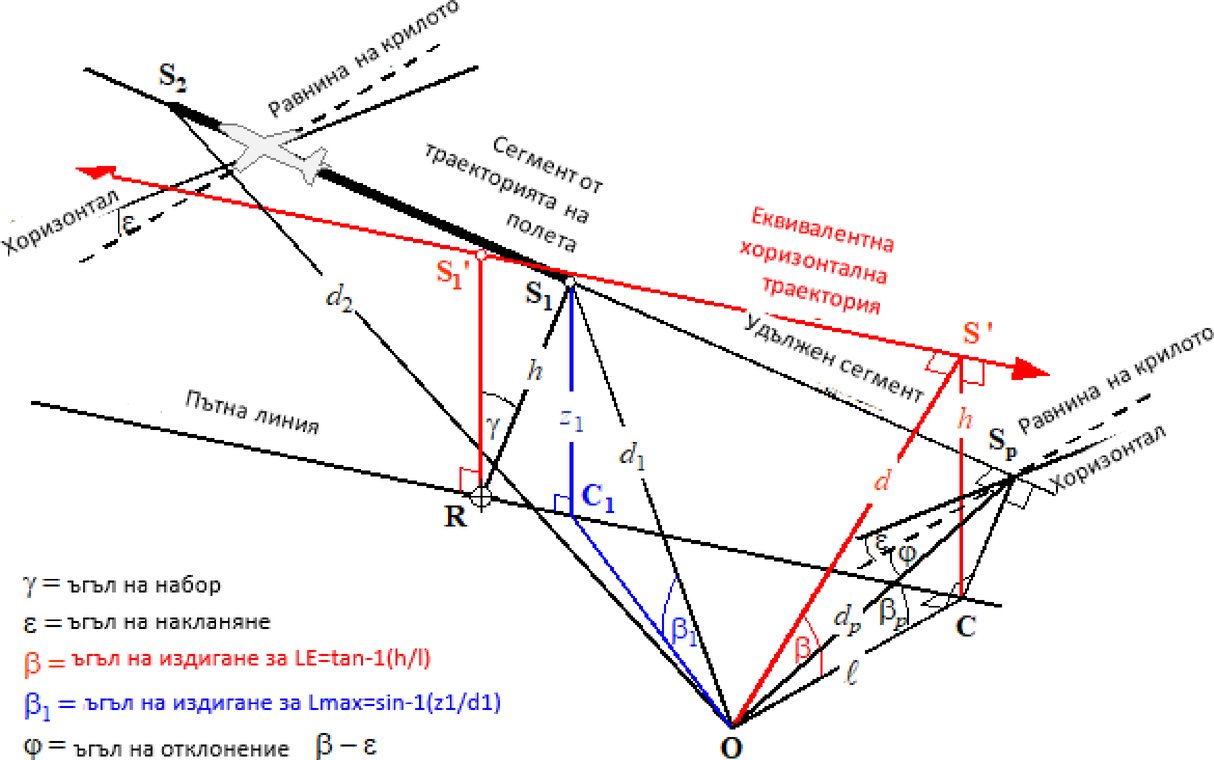
**ддд)** текстът под фигура 2.7.п до т. 2.7.20 се изменя така:

„За изчисляване на страничното затихване, като се използва уравнение 2.7.40 (където β се измерва във вертикална равнина), се препоръчва удължена *хоризонтална* полетна траектория. Удължената хоризонтална полетна траектория се определя във вертикалната равнина през **S1S2** и със същото перпендикулярно косо разстояние *dp* от наблюдателя. Това се визуализира чрез завъртане на **ORS** и на свързаната с него полетна траектория около **OR** (вж. фигура 2.7.п) около ъгъла γ, като по този начин се получава триъгълникът **ORS’**. Ъгълът на издигане на тази еквивалентна хоризонтална траектория (сега във вертикална равнина) е β = tan-1(*h/ℓ*) (*ℓ* остава непроменено). В този случай на наблюдател до сегмент ъгълът β и произтичащото от него странично затихване Λ(β*, ℓ*) са еднакви за показателите *LE* и *Lmax* .

Фигура 2.7.ронагледява ситуацията, когато точката **O** на наблюдателя се намира *зад ограничения сегмент*, а не до него. Сега сегментът се наблюдава като по-отдалечена част от безкрайна траектория; перпендикуляр може да се изтегли само до точка **Sp** върху неговото удължение. Триъгълникът **OS1S2** съответства на фигура 2.7.й, която определя корекцията за сегмента Δ*F*. Но в този случай параметрите за странична насоченост и затихване не са толкова очевидни.

***Фигура [2.7.р]***

**Наблюдател зад сегмент**



За показателя за максимално ниво като параметър за разстояние по NPD се взема най-късото разстояние до сегмента, т.е. *d = d*1. За показателя за ниво на експозиция това е най-късото разстояние *dp*от **O** до **Sp**върху удължената полетна траектория; т.е. нивото, интерполирано от таблицата NPD, е *LE*∞ (*P*1, *dp*).

Геометричните параметри за страничното затихване също са различни за изчисленията на максималното ниво и нивото на експозицията. За показателя за *максимално ниво* корекцията Λ(β,*ℓ*) се дава от уравнение 2.7.40 с β = β1 = sin-1 (*z* 1 */d* 1) и Image 46, където β1 и *d1*са определени от триъгълника **OC1S1**във вертикалната равнина през **O** и **S1**.

Когато се изчислява страничното затихване само за сегменти за крейсерския полет и за показателя за *ниво на експозиция*, *ℓ* остава най-късото странично отместване от удължението на сегмента (**OC**). За да се определи обаче подходяща стойност на β, отново е необходимо да се визуализира една (безкрайна) *еквивалентна хоризонтална полетна траектория*, като част от която може да се разглежда въпросният сегмент. Тя се изтегля през **S1′**, височина *h* над повърхността, където h е равна на дължината на **RS1**– перпендикуляра от пътната линия до сегмента. Това е еквивалентно на завъртането на действителната удължена полетна траектория по ъгъла γ около точка **R** (вж. фигура 2.7.р). Доколкото **R** е върху перпендикуляра към **S1** – точката върху сегмента, която е най-близо до **O**, построяването на еквивалентна хоризонтална траектория се извършва по същия начин, както когато **O** е до сегмента.

Най-близката точка на подход на еквивалентната хоризонтална траектория до наблюдателя **O** е **S′** на косо разстояние *d*, така че триъгълникът **OCS′**, получен по този начин във вертикалната равнина, след това определя ъгъла на издигане β = *cos* -1(*ℓ/d*). Макар че това преобразуване може да изглежда доста сложно, следва да се отбележи, че основната геометрия на източника (определена от *d1*, *d2*и φ) остава непроменена и звукът, движещ се от сегмента *към* наблюдателя, е просто този, който би се получил, ако целият полет по протежение на безкрайно удължения наклонен сегмент (част от който за целите на моделирането е сегментът) е с постоянна скорост *V* и тяга *P1*. От друга страна, страничното затихване на шума от сегмента, *получен* от наблюдателя, е свързано не с β*p*, ъгъла на издигане на удължената траектория, а с β, т.е. този за еквивалентната хоризонтална траектория.

Като се има предвид, че за целите на моделирането влиянието на монтажа Δ*I*се приема за двуизмерно, определящият ъгъл на отклонение φ все пак се измерва странично от равнината на крилото на въздухоплавателното средство (базовото ниво на шумовото събитие е това, породено от въздухоплавателното средство, движещо се по безкрайната полетна траектория, представена от удължения сегмент). Поради това ъгълът на отклонение се определя в най-близката точка на подход, т.е. φ *=* β*p* – ε , където β*p*е ъгълът **SpOC.**

Случаят с наблюдател пред сегмента не е описан отделно; очевидно е, че той по същество съвпада с този с наблюдател зад сегмента.

За показателя за ниво на експозиция обаче, *когато местоположението на наблюдателя е зад наземни сегменти по време на разбега за излитане и пред наземни сегменти по време на пробега след кацане*, стойността на β става същата, както за показателя за максимално ниво.

За местоположения зад сегменти на разбега за излитане:

|  |  |
| --- | --- |
|  | β = β1 *=* sin-1(*z* 1/*d* 1) както и Image 47 |

За местоположения пред сегменти на пробега след кацане:

|  |  |
| --- | --- |
|  | β = β2 *=* sin-1(*z* 2/*d* 2) както и Image 48 |

Основанието за използването на тези конкретни изрази е свързано с прилагането на функцията за насочеността за началото на разбега/пробега зад сегменти на разбега за излитане и допускане за полукръгова насоченост пред сегменти на пробега след кацане.

**Корекция за ограничен сегмент ΔF (само за нива на експозиция LE)**

Коригираното базово ниво на шумовата експозиция се отнася за въздухоплавателно средство в непрекъснат, праволинеен, постоянен хоризонтален полет (макар и с ъгъл на накланяне ε, който не съответства на праволинеен полет). Прилагането на (отрицателната) *корекция за ограничен сегмент* Δ*F* = 10•lg(*F*), където *F* е *отношението за енергията*, допълнително коригира нивото до това, което би се получило, ако въздухоплавателното средство преминава само ограничения сегмент (или е напълно безшумно през остатъка от безкрайната полетна траектория).

С члена за отношението за енергията се отчита ясно изразената надлъжна насоченост на шума от въздухоплавателното средство и ъгълът на разходимост от сегмента в местоположението на наблюдателя. Въпреки че процесите, които причиняват насочеността, са много сложни, изследванията показват, че получените контури са доста нечувствителни към приеманите точни характеристики за насочеността. Изразът за Δ*F*се основава на модел от дипол 90 градуса на четвърта степен за излъчването на звук. Приема се, че той не зависи от страничната насоченост и затихване. Начинът на получаване на тази корекция е описан подробно в допълнение Д.

Отношението за енергията *F* е функция от триъгълника **OS1S2**„на виждане“, определен на фигури 2.7.й – 2.7.л така, че:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 49 | (2.7.45) |

Със

Image 50; Image 51; Image 52; Image 53

където *d*λ е известно като „мащабно разстояние“ (вж. допълнение Д) и Vref = 270,05 ft/s (за референтната скорост от 160 възела). Трябва да се отбележи, че *Lmax(P, dp)* е максималното ниво съгласно данните NPD за перпендикулярното разстояние *dp*, a НЕ сегментът *Lmax*. Препоръчва се прилагането на долна граница от –150 dB за Δ*F.*

В конкретния случай на местоположения на наблюдателя зад всеки сегмент на разбега за излитане се използва съкратена форма на отношението за шума, изразено в уравнение 2.7.45, което съответства на специфичния случай q = 0.

Тя е означена сImage 54, където „d“ сочи, че тя се използва за изпълнение на отлитане, и се изчислява като:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 55 | (2.7.46.а.) |

където α2 = λ / dλ.

Тази конкретна форма на отношението за шума се използва заедно с функцията за насочеността за началото на разбега/пробега, чийто метод на прилагане е обяснен по-подробно в раздела по-долу.

В конкретния случай на местоположения на наблюдателя пред всеки сегмент на пробега за кацане се използва съкратена форма на отношението за шума, изразено в уравнение 2.7.45, което съответства на специфичния случай q = λ. Тя е означена с Δ′F,a, където „a“ сочи, че тя се използва за изпълнение на долитане, и се изчислява като:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 56 | (2.7.46.б) |

където α1 = –λ / dλ.

При употребата на тази форма, без да се прилагат допълнителни корекции за хоризонталната насоченост (за разлика от местоположенията зад сегменти на разбега за излитане – вж. раздела относно насочеността за началото на разбега/пробега), се подразбира полукръгова хоризонтална насоченост пред сегменти на пробега след кацане.

**Функция за насочеността за началото на разбега/пробега ΔSOR**

Шумът от въздухоплавателни средства – по-специално реактивни въздухоплавателни средства, оборудвани с двигатели с ниска степен на двуконтурност – показва листов модел (lobed pattern) на излъчване в задната дъга, което е характерно за шума от реактивната струя. Този модел е толкова по-силно изразен, колкото по-голяма е скоростта на реактивната струя и е по-малка скоростта на въздухоплавателното средство. Това е от особено значение за местоположенията на наблюдателя зад началото на разбега/пробега, където са изпълнени и двете условия. Този ефект се отчита чрез функция за насочеността Δ*SOR*.

Функцията Δ*SOR*е изведена от няколко кампании за измерване на шума с използването на микрофони, подходящо разположени зад и откъм страната на началото на разбега за отлитащи реактивни въздухоплавателни средства.

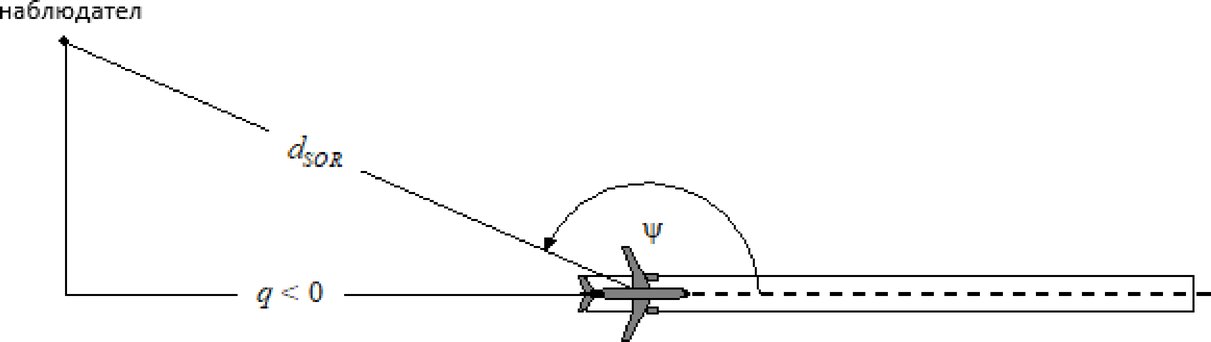
На фигура 2.7.с е показана съответната геометрия. Азимутният ъгъл Ψ между надлъжната ос на въздухоплавателното средство и вектора към наблюдателя се определя от

|  |  |
| --- | --- |
| Image 57 | (2.7.47) |

Относителното разстояние *q* е отрицателно (вж. фигура 2.7.й), така че Ψ е в диапазона от 90° спрямо курса напред на въздухоплавателното средство до 180° в обратната посока.

***Фигура [2.7.с]***

**Геометрия на конфигурацията от въздухоплавателно средство и наблюдател за оценка на корекцията за насоченост**



Функцията Δ*SOR*представлява изменението на общия шум, произхождащ от разбега за излитане, измерен зад началото на разбега, спрямо общия шум от разбега за излитане, измерен откъм страната на началната точка на разбега, на същото разстояние:

|  |  |
| --- | --- |
| *LTGR*(*dSOR, ψ*) *= LTGR*(*dSOR,*90°) *+ ΔSOR*(*dSOR,ψ*) | (2.7.48) |

където *LTGR*(*dSOR*,90°) е нивото на общия шум от разбега за излитане на разстояние *dSOR*до точката на наблюдателя встрани от началото на разбега. ΔSOR се прилага като корекция на нивото на шума от един сегмент на полетната траектория (например Lmax,seg или LE,seg), както е описано в уравнение 2.7.28.

Функцията за насочеността за началото на разбега/пробега, в децибели, за *реактивно въздухоплавателно средство с турбовентилаторен двигател* се дава от следното уравнение:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Ако 90° ≤ Ψ < 180°, то:   |  |  | | --- | --- | | Image 59 | (2.7.49) | |

Функцията за насочеността за началото на разбега/пробега, в децибели, за *въздухоплавателно средство с турбовитлов двигател* се дава от следното уравнение:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Ако 90° ≤ Ψ < 180°, то:   |  |  | | --- | --- | | Image 60 | (2.7.50) | |

Ако разстоянието *dSOR*превишава нормализираното разстояние *dSOR,0*, корекцията за насоченост се умножава по коригиращ коефициент, за да се отчете фактът, че насочеността става по-слабо изразена на по-голямо разстояние от въздухоплавателното средство; а именно

|  |  |
| --- | --- |
| Image 61 ако *dSOR ≤ dSOR,*0 | (2.7.51) |
| Image 62 ако *dSOR > dSOR,*0 | (2.7.52) |

Нормализираното разстояние *dSOR,0*възлиза на 762 m (2 500 ft).

Описаната по-горе функция Δ*SOR*отразява главно изразения ефект на насоченост на шума от началната част от разбега за излитане в позиции зад началото на разбега (понеже тя е най-близо до приемниците и с най-голямо съотношение на скоростта на реактивната струя към скоростта на въздухоплавателното средство). Използването на така въведената функция Δ*SOR*обаче се разширява за позиции зад *всеки* отделен сегмент на разбега за излитане, а не само зад точката на начало на разбега (когато става въпрос за излитане). *Въведената функция* Δ*SOR не се прилага за позиции пред отделни сегменти на разбега за излитане, нито за позиции зад или пред отделни сегменти на пробега след кацане*.

Параметрите *dSOR*и *Ψ* се изчисляват спрямо началото на всеки отделен сегмент на разбег/пробег. Нивото на шумовото събитие *LSEG*за позиция зад даден сегмент на разбега за излитане се изчислява в съответствие с формализма на функцията Δ*SOR*: по същество то се изчислява за контролната точка, намираща се откъм страната на началната точка на сегмента, на същото разстояние *dSOR*, както действителната точка, и се коригира допълнително с Δ*SOR*, за да се получи нивото на събитието в действителната точка.“;

**ж)** раздел 2.8 се изменя така:

„**2.8.** **Експозиция на шум**

***Определяне на зоната, изложена на въздействие на шум***

Зоната, изложена на въздействие на шум, се оценява въз основа на точки за оценка на шума на 4 m ± 0,2 над земята, съответстващи на изчислителните точки съгласно определенията в раздели 2.5, 2.6 и 2.7, изчислени на базата на мрежа за отделни източници.

Към разположените в сградата точки на мрежата се отнася резултат за нивото на шума, като се определят близкоразположените извън сградата изчислителни точки с най-ниско ниво на шум, с изключение на случаите на шум от въздухоплавателно средство, при които изчислението се извършва, без да се отчита наличието на сгради и се използва директно изчислителната точка, намираща се в сградата.

В зависимост от разделителната способност на мрежата към всяка изчислителна точка в мрежата се отнася съответна зона. Например при мрежа от 10 m x 10 m всяка точка за оценка на шума представлява площ от 100 квадратни метра, която е изложена на изчисленото ниво на шум.

***Отнасяне на точки за оценка на шума към нежилищни сгради***

Шумовата експозиция на нежилищни сгради, като училища и лечебни заведения, се оценява на базата на точки за оценка на шума на 4 ± 0,2 m над земята, съответстващи на изчислителните точки съгласно определенията в раздели 2.5, 2.6 и 2.7.

За оценката на нежилищни сгради, изложени на въздействие на шум от въздухоплавателни средства, всяка сграда се отнася към изчислителната точка с най-високо ниво на шума, намираща се в самата сграда, или, ако няма такава, в мрежата около сградата.

За оценката на нежилищни сгради, изложени на въздействие на шум от наземни източници, изчислителните точки се поставят на приблизително 0,1 m пред фасадата на сградата. Отраженията от разглежданата фасада се изключват от изчислението. Впоследствие сградата се отнася към изчислителната точка с най-високо ниво на шум на нейните фасади.

***Определяне на жилищата и на живущите, изложени на въздействие на шум***

Шумовата експозиция на жилищата и на живущите се оценява само за жилищни сгради. Само жилищните сгради трябва да се вземат предвид при оценката на излагането на шум на жилищата и обитателите. Не се разпределят жилища или живущи към други сгради, които не се използват за жилища, като например такива, които функционират единствено като училища, лечебни заведения, офис сгради или фабрики.

Жилищата и живущите се разпределят към жилищните сгради въз основа на последните официални данни (в зависимост от приложимите разпоредби на държавата членка).

Броят на жилищата и на живущите в жилищните сгради са важни междинни параметри за изчисляването на шумовата експозиция. За съжаление, невинаги са налични данни за тези параметри. По-долу се посочва как може да бъдат изведени тези параметри от по-лесно достъпни данни.

Използваните по-долу символи означават:

***BA*** base area (застроена площ на сградата)

***DFS*** dwelling floor space (жилищна площ)

***DUFS*** dwelling unit floor space (площ на една жилищна единица)

***H*** height (височина на сградата)

***FSI*** dwelling floor space per person living in dwellings (жилищна площ на обитател)

***Dw*** брой жилища

***Inh*** брой на живущите

***NF*** number of floors (брой на етажите)

***V*** volume (обем на жилищна сграда)

Броят на жилищата и на живущите се изчислява, като се използва процедурата за случай 1 или за случай 2 по-долу, в зависимост от наличието на данни.

Случай 1: налични са данни за броя на жилищата и на живущите

1А: Броят на живущите е известен или е изчислен въз основа на броя на жилищните единици. В този случай броят на живущите в дадена сграда представлява сумата от броя на живущите във всички жилищни единици в сградата:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 63 | (2.8.1) |

1Б: Броят на жилищата или на живущите е известен само за образувания, по-големи от една сграда – например група от съседни сгради, квартал, район или дори цяла община. В този случай броят на жилищата и на живущите в дадена сграда се изчислява приблизително въз основа на обема на сградата:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Image 64 | (2.8.2а) | |
| Image 65 | | (2.8.2б) |

Тук индексът „total“ се отнася за съответното образувание, което се разглежда. Обемът на сградата се получава, като нейната застроена площ се умножи по височината ѝ:

|  |  |
| --- | --- |
| *Vbuilding = BAbuilding*x *Hbuilding* | (2.8.3) |

Ако височината на сградата не е известна, тя се определя приблизително въз основа на броя на етажите *NFbuilding*, като се приеме, че средната височина на един етаж е 3 m:

|  |  |
| --- | --- |
| *Hbuilding = NFbuilding*x 3*m* | (2.8.4) |

Ако броят на етажите също не е известен, се използва стойност по подразбиране, представителна за съответния квартал или район. Общият обем на жилищните сгради в разглежданото образувание *Vtotal*се изчислява като сумата от обемите на всички жилищни сгради в образуванието:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 66 | (2.8.5) |

Случай 2: не са налични данни за броя на живущите.

В този случай броят на живущите се изчислява приблизително въз основа на средната жилищна площ на живущ FSI. Ако този параметър не е известен, се използва стойност по подразбиране.

2А: Известна е жилищната площ въз основа на данни за жилищните единици.

В този случай броят на живущите във всяка жилищна единица се изчислява, както следва:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 67 | (2.8.6) |

Сега броят на живущите в сградата може да бъде изчислен, както в случай 1А по-горе.

2Б: Известна е жилищната площ за цялата сграда, т.е. знае се сумата от площите на всички жилищни единици в сградата.

В този случай броят на живущите се изчислява, както следва:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 68 | (2.8.7) |

2В: Известна е жилищната площ само за образувания, по-големи от една сграда – например група от съседни сгради, квартал, район или дори цяла община.

В този случай броят на живущите в дадена сграда се изчислява приблизително по същия начин, както е описано в случай 1Б, като общият брой на живущите се определя, както следва:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 69 | (2.8.8) |

2Г: Жилищната площ не е известна.

В този случай броят на живущите в дадена сграда се изчислява приблизително по същия начин, както е описано в случай 2Б, като жилищната площ се определя, както следва:

|  |  |
| --- | --- |
| *DFSbuilding = BAbuilding*x 0.8 x *NFbuilding* | (2.8.9) |

Коефициентът 0,8 служи за превръщане на *общата разгъната застроена площ → жилищна площ*. Ако е известен друг коефициент като представителен за района, той заменя горепосочения, като това се документира ясно. Ако броят на етажите на сградата не е известен, той се определя приблизително въз основа на височината на сградата, *Hbuilding*, в резултат на което за броя на етажите обикновено се получава нецяло число:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 70 | (2.8.10) |

Ако не е известна нито височината на сградата, нито броят на етажите, се използва стойност по подразбиране за броя на етажите, която е представителна за съответния квартал или район.

***Отнасяне на точки за оценка на шума към жилищата и живущите***

Шумовата експозиция на жилищата и на живущите се оценява на базата на точки за оценка на шума на 4 ± 0,2 m над земята, съответстващи на изчислителните точки съгласно определенията в раздели 2.5, 2.6 и 2.7.

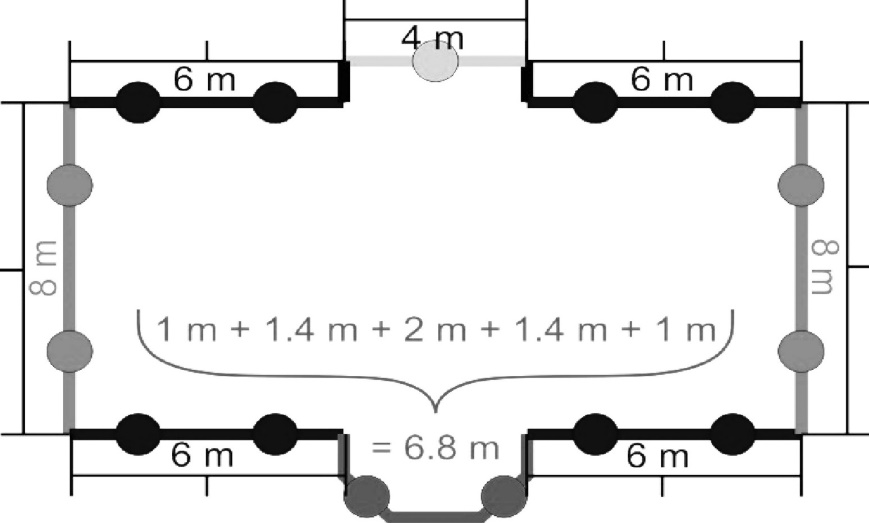
За изчисляване на броя на жилищата и на живущите, изложени на въздействие на шум от въздухоплавателни средства, всички жилища и живущи в дадена сграда се отнасят към изчислителната точка с най-високо ниво на шум, намираща се в самата сграда, или, ако няма такава, към такава в мрежата около сградата.

За изчисляване на броя на жилищата и на живущите, изложени на въздействие на шум от наземни източници, изчислителните точки се поставят на приблизително 0,1 m пред фасадата на жилищната сграда. Отраженията от разглежданата фасада се изключват от изчислението. За разполагането на изчислителни точки се използва процедурата за случай 1 или случай 2 по-долу.

Случай 1: фасади, разделени на редовни интервали на всяка фасада

***Фигура 2.8.а***

**Пример за разполагането на изчислителни точки около сграда, следвайки процедурата за случай 1**



а) Сегменти с дължина повече от 5 m се разделят на редовни интервали с най-голямата възможна дължина, но по-малка от или равна на 5 m. Изчислителни точки се поставят в средата на всеки редовен интервал.

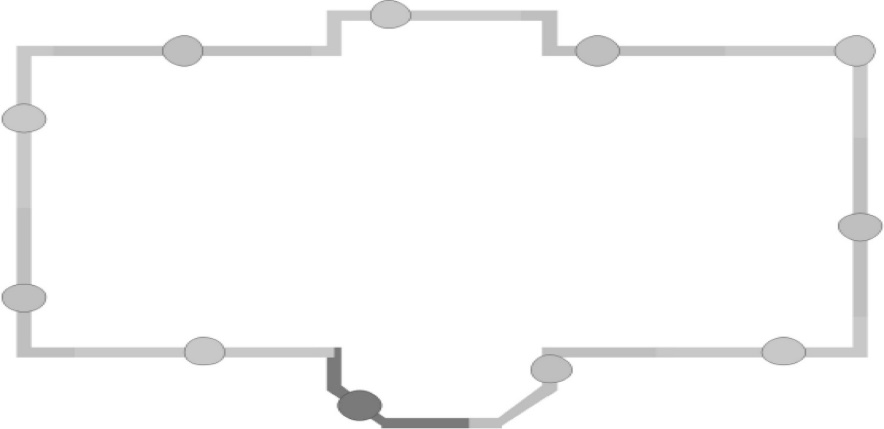
б) Останалите сегменти с дължина над 2,5 m се представляват от една изчислителна точка в средата на всеки сегмент.

в) Останалите съседни сегменти с обща дължина повече от 5 m се третират като полилинейни обекти по начин, подобен на описания в букви „а“ и „б“.

Случай 2: фасади, разделени на определено разстояние от началото на многоъгълника

***Фигура 2.8.б***

**Пример за разполагането на изчислителни точки около сграда, следвайки процедурата за случай 2**



а) Фасадите се разглеждат поотделно или се разделят на всеки 5 m от началната позиция нататък, с изчислителна точка на половината разстояние от фасадата или сегмента 5 m.

б) Останалата част е с изчислителна точка в средата си.

***Отнасяне на жилища и живущи към изчислителни точки***

Когато има налична информация за местоположението на жилищата в рамките на сградата, жилището и живущите в него се отнасят към изчислителната точка на фасадата с най-голяма шумова експозиция на това жилище. Например при еднофамилни, двуфамилни и редови къщи или жилищни блокове, за които е известно вътрешното разпределение на сградата, или при сгради, при които размерът на етажната площ сочи, че на етаж има по едно-единствено жилище, или при сгради, при които размерът на етажната площ и височината сочат, че в сградата има едно-единствено жилище.

Когато няма налична информация за разположението на жилищата в рамките на сградата, както е обяснено по-горе, за оценка на шумовата експозиция на жилищата и на живущите в тях се използва, според случая, един от следните два метода за всяка отделна сграда.

а) Наличната информация сочи, че разположението на жилищата в даден жилищен блок е такова, че те имат една-единствена фасада, изложена на въздействие на шум.

В този случай отнасянето на броя на жилищата и на живущите към изчислителни точки се претегля с дължината на представляваната фасада съгласно процедурата по случай 1 или случай 2, така че сумата от всички изчислителни точки да представлява общият брой на жилищата и на живущите, отнесени към сградата.

б) Наличната информация сочи, че разположението на жилищата в даден жилищен блок е такова, че те имат повече от една фасада, изложена на въздействие на шум, или няма налична информация за това колко фасади на жилищата са изложени на въздействие на шум.

В този случай за всяка сграда наборът от свързани с нея изчислителни точки се разделя на долна и горна половина въз основа на медианата(\*) на изчислените нива на шума за всяка сграда. В случай на нечетен брой изчислителни точки процедурата се прилага, като се изключи точката с най-ниско ниво на шум.

Броят на жилищата и на живущите в тях се разпределя по равно за всяка изчислителна точка в горната половина на набора от данни, така че сумата от всички изчислителни точки в горната половина на набора от данни да представлява общият брой на жилищата и на живущите. Не се отнасят жилища или живущи към изчислителни точки в долната половина от набора от данни(\*\*).

*Забележки:*

(\*) Медианата е стойността, разделяща горната половина (50 %) от долната половина (50 %) от даден набор от данни.

(\*\*) Долната половина от набора от данни може да бъде приравнена с наличието на относително тихи фасади. В случай че предварително е известно кои изчислителни точки ще отчетат най-високи/най-ниски нива на шум, например въз основа на разположението на сградите спрямо преобладаващите източници на шум, не е необходимо да се изчислява шумът за долната половина.

**2.** В глава 4 „Методи за измерване“:

**а)** в допълнение Г под таблица Г-1:

**аа)** думите „Коефициентите на затихване в таблица [Г-1] могат да се приемат за валидни в приемливи граници на температура и влажност. За да се провери обаче дали са необходими корекции, следва да се използва документ ARP-866A за изчисляване на коефициентите на средно атмосферно поглъщане при средна температура Т и относителна влажност RH за съответното летище. Ако след сравнение със стойностите в таблица [Г-1], бъде счетено за необходимо да се въведат корекции, следва да се използва следната методика.“ се заменят с „Коефициентите на затихване в таблица Г-1могат да се приемат за валидни в приемливи граници на температура и влажност. За да се провери обаче дали са необходими корекции, следва да се използва документ SAE ARP-5534 за изчисляване на коефициентите на средно атмосферно поглъщане при средна температура *T* и относителна влажност *RH* за съответното летище. Ако след сравнение със стойностите в таблица Г-1, бъде счетено за необходимо да се въведат корекции, следва да се използва следната методика.“;

**бб)** точки 2 и 3 се изменят така:

„2. Следващата стъпка е коригираният спектър да бъде съобразен с всяко от десетте стандартни разстояния по NPD di, използвайки стойности за затихване както за 1) атмосфера по SAE AIR-1845, така и за 2) зададена от ползвателя атмосфера (въз основа на SAE ARP-5534).

1) за атмосфера по SAE AIR-1845:

|  |  |
| --- | --- |
| *Ln,ref*(*di*) *= Ln*(*dref*)*-20.lg*(*di/dref*) - α*n,ref •di* | (D-2) |

2) за зададена от ползвателя атмосфера:

|  |  |
| --- | --- |
| *Ln,*5534(*T,RH,di*) *= Ln*(*dref*) *- 20.lg*(*di/dref*) - α*n,*5534(*T,RH*) *di* | (D-3) |

където α*n,5534*е коефициентът за атмосферно поглъщане за честотна лента *n* (изразен в dB/m), изчислен по SAE ARP-5534 с температура *T* и относителна влажност *RH*.

3. На всяко разстояние по NPD *di*двата спектъра се претеглят по A и се сумират по децибели, за да се определят съответните A-претеглени нива – *LA,5534*и *LA,ref* – след което второто се изважда аритметично от първото:

|  |  |
| --- | --- |
| Image 73 | (D-4)“; |

**б)** в допълнение Е:

**аа)** таблица Е-1 се изменя така:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория | Коефициент | 63 | 125 | 250 | 500 | 1 000 | 2 000 | 4 000 | 8 000 |
| 1 | *AR* | 83,1 | 89,2 | 87,7 | 93,1 | 100,1 | 96,7 | 86,8 | 76,2 |
| *BR* | 30,0 | 41,5 | 38,9 | 25,7 | 32,5 | 37,2 | 39,0 | 40,0 |
| *AP* | 97,9 | 92,5 | 90,7 | 87,2 | 84,7 | 88,0 | 84,4 | 77,1 |
| *BP* | –1,3 | 7,2 | 7,7 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 |
| 2 | *AR* | 88,7 | 93,2 | 95,7 | 100,9 | 101,7 | 95,1 | 87,8 | 83,6 |
| *BR* | 30,0 | 35,8 | 32,6 | 23,8 | 30,1 | 36,2 | 38,3 | 40,1 |
| *AP* | 105,5 | 100,2 | 100,5 | 98,7 | 101,0 | 97,8 | 91,2 | 85,0 |
| BP | –1,9 | 4,7 | 6,4 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |
| 3 | *AR* | 91,7 | 96,2 | 98,2 | 104,9 | 105,1 | 98,5 | 91,1 | 85,6 |
| *BR* | 30,0 | 33,5 | 31,3 | 25,4 | 31,8 | 37,1 | 38,6 | 40,6 |
| *AP* | 108,8 | 104,2 | 103,5 | 102,9 | 102,6 | 98,5 | 93,8 | 87,5 |
| *BP* | 0,0 | 3,0 | 4,6 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 |
| 4а | *AR* | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| *BR* | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| *AP* | 93,0 | 93,0 | 93,5 | 95,3 | 97,2 | 100,4 | 95,8 | 90,9 |
| *BP* | 4,2 | 7,4 | 9,8 | 11,6 | 15,7 | 18,9 | 20,3 | 20,6 |
| 4б | *AR* | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| *BR* | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| *AP* | 99,9 | 101,9 | 96,7 | 94,4 | 95,2 | 94,7 | 92,1 | 88,6 |
| *BP* | 3,2 | 5,9 | 11,9 | 11,6 | 11,5 | 12,6 | 11,1 | 12,0 |
| 5 | *AR* |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *BR* |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *AP* |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *BP* |  |  |  |  |  |  |  |  |

“

**бб)** таблица Е-4 се изменя така:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Описание** | **Мин. скорост за валидност [km/h]** | **Макс. скорост за валидност [km/h]** | **Категория** | ***αm***  **(63 Hz)** | ***αm***  **(125 Hz)** | ***αm***  **(250 Hz)** | ***αm***  **(500**  **Hz)** | ***αm***  **(1 kHz)** | ***αm***  **(2 kH)** | ***αm***  **(4 kHz)** | ***αm***  **(8 Hz)**  **k** | ***βm*** |
| Референтна пътна настилка | -- | -- | 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 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1-пластов ZOAB (силно порьозен асфалтобетон) | 50 | 130 | 1 | 0,0 | 5,4 | 4,3 | 4,2 | –1,0 | –3,2 | –2,6 | 0,8 | –6,5 |
| 2 | 7,9 | 4,3 | 5,3 | –0,4 | –5,2 | –4,6 | –3,0 | –1,4 | 0,2 |
| 3 | 9,3 | 5,0 | 5,5 | –0,4 | –5,2 | –4,6 | –3,0 | –1,4 | 0,2 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2-пластов ZOAB (силно порьозен асфалтобетон) | 50 | 130 | 1 | 1,6 | 4,0 | 0,3 | –3,0 | –4,0 | –6,2 | –4,8 | –2,0 | –3,0 |
| 2 | 7,3 | 2,0 | –0,3 | –5,2 | –6,1 | –6,0 | –4,4 | –3,5 | 4,7 |
| 3 | 8,3 | 2,2 | –0,4 | –5,2 | –6,2 | –6,1 | –4,5 | –3,5 | 4,7 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2-пластов ZOAB (силно порьозен асфалтобетон) (фин) | 80 | 130 | 1 | –1,0 | 3,0 | –1,5 | –5,3 | –6,3 | –8,5 | –5,3 | –2,4 | –0,1 |
| 2 | 7,9 | 0,1 | –1,9 | –5,9 | –6,1 | –6,8 | –4,9 | –3,8 | –0,8 |
| 3 | 9,4 | 0,2 | –1,9 | –5,9 | –6,1 | –6,7 | –4,8 | –3,8 | –0,9 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| SMA-NL5 | 40 | 80 | 1 | 10,3 | –0,9 | 0,9 | 1,8 | –1,8 | –2,7 | –2,0 | –1,3 | –1,6 |
| 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 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| SMA-NL8 | 40 | 80 | 1 | 6,0 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | –0,6 | –1,2 | –0,7 | –0,7 | –1,4 |
| 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 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Бетон, обработен с четка | 70 | 120 | 1 | 8,2 | –0,4 | 2,8 | 2,7 | 2,5 | 0,8 | –0,3 | –0,1 | 1,4 |
| 2 | 0,3 | 4,5 | 2,5 | –0,2 | –0,1 | –0,5 | –0,9 | –0,8 | 5,0 |
| 3 | 0,2 | 5,3 | 2,5 | –0,2 | –0,1 | –0,6 | –1,0 | –0,9 | 5,5 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Оптимизиран бетон, обработен с четка | 70 | 80 | 1 | –0,2 | –0,7 | 1,4 | 1,2 | 1,1 | –1,6 | –2,0 | –1,8 | 1,0 |
| 2 | –0,7 | 3,0 | –2,0 | –1,4 | –1,8 | –2,7 | –2,0 | –1,9 | –6,6 |
| 3 | –0,5 | 4,2 | –1,9 | –1,3 | –1,7 | –2,5 | –1,8 | –1,8 | –6,6 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Бетон, обработен с фина четка | 70 | 120 | 1 | 8,0 | –0,7 | 4,8 | 2,2 | 1,2 | 2,6 | 1,5 | –0,6 | 7,6 |
| 2 | 0,2 | 8,6 | 7,1 | 3,2 | 3,6 | 3,1 | 0,7 | 0,1 | 3,2 |
| 3 | 0,1 | 9,8 | 7,4 | 3,2 | 3,1 | 2,4 | 0,4 | 0,0 | 2,0 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Обработена (набраздена) повърхност | 50 | 130 | 1 | 8,3 | 2,3 | 5,1 | 4,8 | 4,1 | 0,1 | –1,0 | –0,8 | –0,3 |
| 2 | 0,1 | 6,3 | 5,8 | 1,8 | –0,6 | –2,0 | –1,8 | –1,6 | 1,7 |
| 3 | 0,0 | 7,4 | 6,2 | 1,8 | –0,7 | –2,1 | –1,9 | –1,7 | 1,4 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Твърди частици в конфигурация рибена кост | 30 | 60 | 1 | 27,0 | 16,2 | 14,7 | 6,1 | 3,0 | –1,0 | 1,2 | 4,5 | 2,5 |
| 2 | 29,5 | 20,0 | 17,6 | 8,0 | 6,2 | –1,0 | 3,1 | 5,2 | 2,5 |
| 3 | 29,4 | 21,2 | 18,2 | 8,4 | 5,6 | –1,0 | 3,0 | 5,8 | 2,5 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Твърди частици не в конфигурация рибена кост | 30 | 60 | 1 | 31,4 | 19,7 | 16,8 | 8,4 | 7,2 | 3,3 | 7,8 | 9,1 | 2,9 |
| 2 | 34,0 | 23,6 | 19,8 | 10,5 | 11,7 | 8,2 | 12,2 | 10,0 | 2,9 |
| 3 | 33,8 | 24,7 | 20,4 | 10,9 | 10,9 | 6,8 | 12,0 | 10,8 | 2,9 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Тихи твърди частици | 30 | 60 | 1 | 26,8 | 13,7 | 11,9 | 3,9 | –1,8 | –5,8 | –2,7 | 0,2 | –1,7 |
| 2 | 9,2 | 5,7 | 4,8 | 2,3 | 4,4 | 5,1 | 5,4 | 0,9 | 0,0 |
| 3 | 9,1 | 6,6 | 5,2 | 2,6 | 3,9 | 3,9 | 5,2 | 1,1 | 0,0 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Тънък слой A | 40 | 130 | 1 | 10,4 | 0,7 | –0,6 | –1,2 | –3,0 | –4,8 | –3,4 | –1,4 | –2,9 |
| 2 | 13,8 | 5,4 | 3,9 | –0,4 | –1,8 | –2,1 | –0,7 | –0,2 | 0,5 |
| 3 | 14,1 | 6,1 | 4,1 | –0,4 | –1,8 | –2,1 | –0,7 | –0,2 | 0,3 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Тънък слой B | 40 | 130 | 1 | 6,8 | –1,2 | –1,2 | –0,3 | –4,9 | –7,0 | –4,8 | –3,2 | –1,8 |
| 2 | 13,8 | 5,4 | 3,9 | –0,4 | –1,8 | –2,1 | –0,7 | –0,2 | 0,5 |
| 3 | 14,1 | 6,1 | 4,1 | –0,4 | –1,8 | –2,1 | –0,7 | –0,2 | 0,3 |
| 4а/4б | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

“

**в)** в допълнение Ж:

**аа)** в таблица Ж-1 втората таблица се изменя така:

„

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lr,TR,i** | | |
| **Дължина на вълната** | **Грапавина на релсите** | |
| **E** | **M** |
| **EN ISO 3095:2013 (добре поддържани и много гладки)** | **Мрежа със средно качество (нормално поддържани, гладки)** |
| 2 000  mm | 17,1 | 35,0 |
| 1 600  mm | 17,1 | 31,0 |
| 1 250  mm | 17,1 | 28,0 |
| 1 000  mm | 17,1 | 25,0 |
| 800  mm | 17,1 | 23,0 |
| 630  mm | 17,1 | 20,0 |
| 500  mm | 17,1 | 17,0 |
| 400  mm | 17,1 | 13,5 |
| 315  mm | 15,0 | 10,5 |
| 250  mm | 13,0 | 9,0 |
| 200  mm | 11,0 | 6,5 |
| 160  mm | 9,0 | 5,5 |
| 125  mm | 7,0 | 5,0 |
| 100  mm | 4,9 | 3,5 |
| 80  mm | 2,9 | 2,0 |
| 63  mm | 0,9 | 0,1 |
| 50  mm | –1,1 | –0,2 |
| 40  mm | –3,2 | –0,3 |
| 31,5  mm | –5,0 | –0,8 |
| 25  mm | –5,6 | –3,0 |
| 20  mm | –6,2 | –5,0 |
| 16  mm | –6,8 | –7,0 |
| 12,5  mm | –7,4 | –8,0 |
| 10  mm | –8,0 | –9,0 |
| 8  mm | –8,6 | –10,0 |
| 6,3  mm | –9,2 | –12,0 |
| 5  mm | –9,8 | –13,0 |
| 4  mm | –10,4 | –14,0 |
| 3,15  mm | –11,0 | –15,0 |
| 2,5  mm | –11,6 | –16,0 |
| 2  mm | –12,2 | –17,0 |
| 1,6  mm | –12,8 | –18,0 |
| 1,25  mm | –13,4 | –19,0 |
| 1  mm | –14,0 | –19,0 |
| 0,8  mm | –14,0 |  |

“

**бб)** таблица Ж-2 се изменя така:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **A3,i** | | | | | |
| |  |  | | --- | --- | |  | **Дължина на вълната** | | **Натоварване на колело 50 kN**– **диаметър на колелото 360 mm** | **Натоварване на колело 50 kN**– **диаметър на колелото 680 mm** | **Натоварване на колело 50 kN**– **диаметър на колелото 920 mm** | **Натоварване на колело 25 kN**– **диаметър на колелото 920 mm** | **Натоварване на колело 100 kN**– **диаметър на колелото 920 mm** |
| 2 000  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1 600  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1 250  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 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 |
| 200  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 160  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | –0,1 |
| 125  mm | 0,0 | 0,0 | –0,1 | 0,0 | –0,2 |
| 100  mm | 0,0 | –0,1 | –0,1 | 0,0 | –0,3 |
| 80  mm | –0,1 | –0,2 | –0,3 | –0,1 | –0,6 |
| 63  mm | –0,2 | –0,3 | –0,6 | –0,3 | –1,0 |
| 50  mm | –0,3 | –0,7 | –1,1 | –0,5 | –1,8 |
| 40  mm | –0,6 | –1,2 | –1,3 | –1,1 | –3,2 |
| 31,5  mm | –1,0 | –2,0 | –3,5 | –1,8 | –5,4 |
| 25  mm | –1,8 | –4,1 | –5,3 | –3,3 | –8,7 |
| 20  mm | –3,2 | –6,0 | –8,0 | –5,3 | –12,2 |
| 16  mm | –5,4 | –9,2 | –12,0 | –7,9 | –16,7 |
| 12,5  mm | –8,7 | –13,8 | –16,8 | –12,8 | –17,7 |
| 10  mm | –12,2 | –17,2 | –17,7 | –16,8 | –17,8 |
| 8  mm | –16,7 | –17,7 | –18,0 | –17,7 | –20,7 |
| 6,3  mm | –17,7 | –18,6 | –21,5 | –18,2 | –22,1 |
| 5  mm | –17,8 | –21,5 | –21,8 | –20,5 | –22,8 |
| 4  mm | –20,7 | –22,3 | –22,8 | –22,0 | –24,0 |
| 3,15  mm | –22,1 | –23,1 | –24,0 | –22,8 | –24,5 |
| 2,5  mm | –22,8 | –24,4 | –24,5 | –24,2 | –24,7 |
| 2  mm | –24,0 | –24,5 | –25,0 | –24,5 | –27,0 |
| 1,6  mm | –24,5 | –25,0 | –27,3 | –25,0 | –27,8 |
| 1,25  mm | –24,7 | –28,0 | –28,1 | –27,4 | –28,6 |
| 1  mm | –27,0 | –28,8 | –28,9 | –28,2 | –29,4 |
| 0,8  mm | –27,8 | –29,6 | –29,7 | –29,0 | –30,2 |

“

**вв)** в таблица Ж-3:

**ааа)** първата таблица се изменя така:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***LH,TR,i*** | | | | | | | | |
| **Честота** | **Тип на основата на релсовия път / релсовите подложки** | | | | | | | |
| **M/S** | **M/M** | **M/H** | **B/S** | **B/M** | **B/H** | **W** | **D** |
| **Моноблокови траверси на мека релсова подложка** | **Моноблокови траверси на средно твърда релсова подложка** | **Моноблокови траверси на твърда релсова подложка** | **Двублокови траверси на мека релсова подложка** | **Двублокови траверси на средно твърда релсова подложка** | **Двублоко ви траверси на твърда релсова подложка** | **Дървени траверси** | **Директно закрепване върху мостове** |
| 50  Hz | 53,3 | 50,9 | 50,1 | 50,9 | 50,0 | 49,8 | 44,0 | 75,4 |
| 63  Hz | 59,3 | 57,8 | 57,2 | 56,6 | 56,1 | 55,9 | 51,0 | 77,4 |
| 80  Hz | 67,2 | 66,5 | 66,3 | 64,3 | 64,1 | 64,0 | 59,9 | 81,4 |
| 100  Hz | 75,9 | 76,8 | 77,2 | 72,3 | 72,5 | 72,5 | 70,8 | 87,1 |
| 125  Hz | 79,2 | 80,9 | 81,6 | 75,4 | 75,8 | 75,9 | 75,1 | 88,0 |
| 160  Hz | 81,8 | 83,3 | 84,0 | 78,5 | 79,1 | 79,4 | 76,9 | 89,7 |
| 200  Hz | 84,2 | 85,8 | 86,5 | 81,8 | 83,6 | 84,4 | 77,2 | 83,4 |
| 250  Hz | 88,6 | 90,0 | 90,7 | 86,6 | 88,7 | 89,7 | 80,9 | 87,7 |
| 315  Hz | 91,0 | 91,6 | 92,1 | 89,1 | 89,6 | 90,2 | 85,3 | 89,8 |
| 400  Hz | 94,5 | 93,9 | 94,3 | 91,9 | 89,7 | 90,2 | 92,5 | 97,5 |
| 500  Hz | 97,0 | 95,6 | 95,8 | 94,5 | 90,6 | 90,8 | 97,0 | 99,0 |
| 630  Hz | 99,2 | 97,4 | 97,0 | 97,5 | 93,8 | 93,1 | 98,7 | 100,8 |
| 800  Hz | 104,0 | 101,7 | 100,3 | 104,0 | 100,6 | 97,9 | 102,8 | 104,9 |
| 1 000  Hz | 107,1 | 104,4 | 102,5 | 107,9 | 104,7 | 101,1 | 105,4 | 111,8 |
| 1 250  Hz | 108,3 | 106,0 | 104,2 | 108,9 | 106,3 | 103,4 | 106,5 | 113,9 |
| 1 600  Hz | 108,5 | 106,8 | 105,4 | 108,8 | 107,1 | 105,4 | 106,4 | 115,5 |
| 2 000  Hz | 109,7 | 108,3 | 107,1 | 109,8 | 108,8 | 107,7 | 107,5 | 114,9 |
| 2 500  Hz | 110,0 | 108,9 | 107,9 | 110,2 | 109,3 | 108,5 | 108,1 | 118,2 |
| 3 150  Hz | 110,0 | 109,1 | 108,2 | 110,1 | 109,4 | 108,7 | 108,4 | 118,3 |
| 4 000  Hz | 110,0 | 109,4 | 108,7 | 110,1 | 109,7 | 109,1 | 108,7 | 118,4 |
| 5 000  Hz | 110,3 | 109,9 | 109,4 | 110,3 | 110,0 | 109,6 | 109,1 | 118,9 |
| 6 300  Hz | 110,0 | 109,9 | 109,7 | 109,9 | 109,8 | 109,6 | 109,1 | 117,5 |
| 8 000  Hz | 110,1 | 110,3 | 110,4 | 110,0 | 110,0 | 109,9 | 109,5 | 117,9 |
| 10 000 Hz | 110,6 | 111,0 | 111,4 | 110,4 | 110,5 | 110,6 | 110,2 | 118,6 |

“

**ббб)** втората таблица се изменя така:

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **LH,VEH,i** | | | | |
| **Честота** | **Колело с диаметър**  **920 mm, без мярка** | **Колело с диаметър**  **840 mm, без мярка** | **Колело с диаметър**  **680 mm, без мярка** | **Колело с диаметър 1 200 mm, без мярка** |
| 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 |
| 315 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 |
| 3 150 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 |
| 6 300 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 |

“

**ввв)** третата таблица се изменя така:

„

|  |  |
| --- | --- |
| **LH,VEH,SUP,i** | |
| **Честота** | **Тип превозно средство** |
| **a** |
| **стандарт ЕС** |
| 50 Hz | 0,0 |
| 63 Hz | 0,0 |
| 80 Hz | 0,0 |
| 100 Hz | 0,0 |
| 125 Hz | 0,0 |
| 160 Hz | 0,0 |
| 200 Hz | 0,0 |
| 250 Hz | 0,0 |
| 315 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 |
| 3 150 Hz | 0,0 |
| 4 000 Hz | 0,0 |
| 5 000 Hz | 0,0 |
| 6 300 Hz | 0,0 |
| 8 000 Hz | 0,0 |
| 10 000 Hz | 0,0 |

“

**гг)** таблица Ж-4 се изменя така:

„

|  |  |
| --- | --- |
| **LR,IMPACT,i** | |
| **Дължина на вълната** | **Единична стрелка/настав/кръстовина/100 m** |
| 2 000  mm | 22,0 |
| 1 600  mm | 22,0 |
| 1 250  mm | 22,0 |
| 1 000  mm | 22,0 |
| 800  mm | 22,0 |
| 630  mm | 20,0 |
| 500  mm | 16,0 |
| 400  mm | 15,0 |
| 315  mm | 14,0 |
| 250  mm | 15,0 |
| 200  mm | 14,0 |
| 160  mm | 12,0 |
| 125  mm | 11,0 |
| 100  mm | 10,0 |
| 80  mm | 9,0 |
| 63  mm | 8,0 |
| 50  mm | 6,0 |
| 40  mm | 3,0 |
| 31,5  mm | 2,0 |
| 25  mm | –3,0 |
| 20  mm | –8,0 |
| 16  mm | –13,0 |
| 12,5  mm | –17,0 |
| 10  mm | –19,0 |
| 8  mm | –22,0 |
| 6,3  mm | –25,0 |
| 5  mm | –26,0 |
| 4  mm | –32,0 |
| 3,15  mm | –35,0 |
| 2,5  mm | –40,0 |
| 2  mm | –43,0 |
| 1,6  mm | –45,0 |
| 1,25  mm | –47,0 |
| 1  mm | –49,0 |
| 0,8  mm | –50,0 |

“

**дд)** таблица Ж-5 се изменя така:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **LW,0,idling** | | | | | | | | | | |
| **Честота** | **Тип превозно средство** | | | | | | | | | |
| **d** | | **d** | | **d** | | **e** | | **e** | |
| **Дизелов локомотив**  **(ок. 800 kW)** | | **Дизелов локомотив**  **(ок. 2 200 kW)** | | **Дизелов мотрисен влак** | | **Електрически локомотив** | | **Електрически мотрисен влак** | |
|  | **Изт. A** | **Изт. Б** | **Изт. A** | **Изт. Б** | **Изт. A** | **Изт. Б** | **Изт. A** | **Изт. Б** | **Изт. A** | **Изт. Б** |
| 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 |
| 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 |
| 315 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 |
| 3 150 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 |
| 5 000 Hz | 87,0 | 86,0 | 90,5 | 89,5 | 81,7 | 80,7 | 80,0 | 79,0 | 69,6 | 68,6 |
| 6 300 Hz | 84,1 | 83,4 | 81,4 | 80,7 | 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 |

“

**ее)** таблица Ж-6 се изменя така:

„

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Аеродинамичен шум при 300 km/h** | |
| **α1** | **α2** |
| **50** | **50** |
| **Честота** | **LW,0,1** | **LW,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 |
| 315 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 |
| 2 000 Hz | 114,7 | 110,3 |
| 2 500 Hz | 115,0 | 110,4 |
| 3 150 Hz | 114,5 | 105,6 |
| 4 000 Hz | 113,1 | 37,2 |
| 5 000 Hz | 112,1 | 37,5 |
| 6 300 Hz | 110,6 | 37,9 |
| 8 000 Hz | 109,6 | 38,4 |
| 10 000 Hz | 108,8 | 39,2 |

“

**жж)** таблица Ж-7 се изменя така:

„

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***LH,*bridge *,i*** | | |
| **Честота** | **+10 dB(A)** | **+15 dB(A)** |
| 50  Hz | 85,2 | 90,1 |
| 63  Hz | 87,1 | 92,1 |
| 80  Hz | 91,0 | 96,0 |
| 100  Hz | 94,0 | 99,5 |
| 125  Hz | 94,4 | 99,9 |
| 160  Hz | 96,0 | 101,5 |
| 200  Hz | 92,5 | 99,6 |
| 250  Hz | 96,7 | 103,8 |
| 315  Hz | 97,4 | 104,5 |
| 400  Hz | 99,4 | 106,5 |
| 500  Hz | 100,7 | 107,8 |
| 630  Hz | 102,5 | 109,6 |
| 800  Hz | 107,1 | 116,1 |
| 1 000  Hz | 109,8 | 118,8 |
| 1 250  Hz | 112,0 | 120,9 |
| 1 600  Hz | 107,2 | 109,5 |
| 2 000  Hz. | 106,8 | 109,1 |
| 2 500  Hz | 107,3 | 109,6 |
| 3 150  Hz | 99,3 | 102,0 |
| 4 000  Hz | 91,4 | 94,1 |
| 5 000  Hz | 86,9 | 89,6 |
| 6 300  Hz | 79,7 | 83,6 |
| 8 000  Hz | 75,1 | 79,0 |
| 10 000  Hz | 70,8 | 74,7 |

“

**г)** в допълнение И:

**аа)** наименованието се изменя така:

„База данни за шума от въздухоплавателни средства – данни от базата данни за шума и техническите характеристики на въздухоплавателните средства (ANP – Aircraft Noise and Performance)“;

**бб)** таблица И-1 се изменя така:

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ACFT\_ID** | **OP\_TYPE** | **FLAP\_ID** | **B (ft/lb)** | **C (kt/√lb)** | **D (kt/√lb)** | **R** |
| 1900D | A | 35-A |  |  | 0,915858 | 0,130495 |
| 1900D | A | A\_40D |  |  | 0,416345 | 0,140491 |
| 1900D | A | ZERO-A |  |  |  | 0,106643 |
| 1900D | D | 17-D | 0,060076 | 0,858496 |  | 0,072968 |
| 1900D | D | ZERO-D |  |  |  | 0,094383 |
| 707320 | A | D-25 |  |  | 0,307537 | 0,107756 |
| 707320 | A | D-40 |  |  | 0,279116 | 0,134567 |
| 707320 | A | D-50 |  |  | 0,275511 | 0,15472 |
| 707320 | A | U-25 |  |  |  | 0,098219 |
| 707320 | D | 14 | 0,004514 | 0,312431 |  | 0,089316 |
| 707320 | D | INT |  |  |  | 0,072743 |
| 707320 | D | ZERO |  |  |  | 0,05617 |
| 707QN | A | D-25 |  |  | 0,307537 | 0,107756 |
| 707QN | A | D-40 |  |  | 0,279116 | 0,134567 |
| 707QN | A | D-50 |  |  | 0,275511 | 0,15472 |
| 707QN | A | U-25 |  |  |  | 0,098219 |
| 707QN | D | 14 | 0,004514 | 0,312431 |  | 0,089316 |
| 707QN | D | INT |  |  |  | 0,072743 |
| 707QN | D | ZERO |  |  |  | 0,05617 |
| 717200 | A | A\_0U |  |  |  | 0,06456 |
| 717200 | A | A\_13D |  |  |  | 0,109249 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 |
| 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 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 737800 | A | A\_00 |  |  |  | 0,0596977 |
| 737800 | A | A\_01 |  |  |  | 0,066122 |
| 737800 | A | A\_05 |  |  |  | 0,078996 |
| 737800 | A | A\_15 |  |  |  | 0,111985 |
| 737800 | A | A\_30 |  |  | 0,383611 | 0,117166 |
| 7378MAX | A | A\_00 | 0 | 0 | 0 | 0,076682 |
| 7378MAX | A | A\_00 |  |  |  | 0,056009 |
| 7378MAX | A | A\_01 | 0 | 0 | 0 | 0,091438 |
| 7378MAX | A | A\_01 |  |  |  | 0,066859 |
| 7378MAX | A | A\_05 | 0 | 0 | 0 | 0,106627 |
| 7378MAX | A | A\_05 |  |  |  | 0,077189 |
| 7378MAX | A | A\_15 | 0 | 0 | 0,395117 | 0,165812 |
| 7378MAX | A | A\_15 |  |  |  | 0,106525 |
| 7378MAX | A | A\_30 |  |  | 0,375612 | 0,116638 |
| 7378MAX | A | A\_40 | 0 | 0 | 0,375646 | 0,189672 |
| 7378MAX | D | D\_00 | 0 | 0 | 0 | 0,074217 |
| 7378MAX | D | D\_00 |  |  |  | 0,05418 |
| 7378MAX | D | D\_01 | 0 | 0 | 0 | 0,085464 |
| 7378MAX | D | D\_01 |  |  |  | 0,062526 |
| 7378MAX | D | D\_05 | 0,00823 | 0,41332 | 0 | 0,101356 |
| 7378MAX | D | D\_05 | 0,0079701 | 0,40898 |  | 0,074014 |
| A350-941 | A | A\_1\_U | 0 | 0 | 0 | 0,05873 |
| A350-941 | A | A\_1\_U |  |  |  | 0,056319 |
| A350-941 | A | A\_2\_D | 0 | 0 | 0 | 0,083834 |
| A350-941 | A | A\_2\_D |  |  |  | 0,081415 |
| A350-941 | A | A\_2\_U | 0 | 0 | 0 | 0,06183 |
| A350-941 | A | A\_2\_U |  |  |  | 0,059857 |
| A350-941 | A | A\_3\_D | 0 | 0 | 0,219605 | 0,092731 |
| A350-941 | A | A\_3\_D |  |  | 0,225785 | 0,092557 |
| A350-941 | A | A\_FULL\_D | 0 | 0 | 0,214867 | 0,106381 |
| A350-941 | A | A\_FULL\_D |  |  | 0,214862 | 0,106058 |
| A350-941 | A | A\_ZERO | 0 | 0 | 0 | 0,049173 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| A350-941 | A | A\_ZERO |  |  |  | 0,048841 |
| A350-941 | D | D\_1 | 0 | 0 | 0 | 0,052403 |
| A350-941 | D | D\_1\_U |  |  |  | 0,058754 |
| A350-941 | D | D\_1+F | 0,00325 | 0,234635 | 0 | 0,06129 |
| A350-941 | D | D\_1+F\_D | 0,002722 | 0,233179 |  | 0,098533 |
| A350-941 | D | D\_1+F\_U |  |  |  | 0,062824 |
| A350-941 | D | D\_ZERO | 0 | 0 | 0 | 0,048142 |
| A350-941 | D | D\_ZERO |  |  |  | 0,048126 |
| ATR72 | A | 15-A-G |  |  |  | 0,0803 |
| ATR72 | A | 33-A-G |  |  | 0,55608 | 0,105 |
| ATR72 | A | ZERO-A |  |  |  | 0,09027 |
| ATR72 | D | 15 | 0,013155 | 0,538 |  | 0,08142 |
| ATR72 | D | INTR |  |  |  | 0,07826 |
| ATR72 | D | ZERO |  |  |  | 0,0708 |
| F10062 | A | D-42 | 0 | 0 | 0,4731 | 0,1565 |
| F10062 | A | INT2 |  |  |  | 0,0904 |
| F10062 | A | TO |  |  |  | 0,0683 |
| F10062 | A | U-INT |  |  |  | 0,1124 |
| F10062 | D | INT2 |  |  |  | 0,0904 |
| F10062 | D | TO | 0,0122 | 0,5162 |  | 0,0683 |
| F10062 | D | ZERO |  |  |  | 0,0683 |
| F10065 | A | D-42 |  |  | 0,4731 | 0,1565 |
| F10065 | A | INT2 |  |  |  | 0,0911 |
| F10065 | A | TO |  |  |  | 0,0693 |
| 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 | INT2 |  |  |  | 0,1033 |
| F28MK2 | A | U-INTR |  |  |  | 0,1248 |
| F28MK2 | A | ZERO |  |  |  | 0,0819 |
| 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 | INT2 |  |  |  | 0,0971 |
| F28MK4 | A | U-INTR |  |  |  | 0,1187 |
| F28MK4 | A | ZERO |  |  |  | 0,0755 |
| 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 | A | INTR |  |  |  | 0,084391 |
| FAL20 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 |
| 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 | A | L-20-D |  |  |  | 0,1138 |
| GII | A | L-39-D |  |  | 0,5822 | 0,1742 |
| GII | D | T-0-U |  |  |  | 0,0814 |
| GII | D | T-10-U |  |  |  | 0,0884 |
| 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 | A | L-20-D |  |  |  | 0,1091 |
| GIIB | A | 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-20-D |  |  |  | 0,1063 |
| GIV | A | L-39-D |  |  | 0,5805 | 0,1403 |
| 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-0-U |  |  |  | 0,0617 |
| 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 | 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 | A | INTR |  |  |  | 0,088176 |
| HS748A | A | ZERO |  |  |  | 0,075 |
| HS748A | D | INTR |  |  |  | 0,088176 |
| 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 | A | INTR |  |  |  | 0,085422 |
| IA1125 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 |
| IA1125 | D | 12 | 0,040745 | 0,963488 |  | 0,100843 |
| IA1125 | D | INTR |  |  |  | 0,085422 |
| IA1125 | D | ZERO |  |  |  | 0,07 |
| L1011 | A | 10 |  |  |  | 0,093396 |
| L1011 | A | D-33 |  |  | 0,286984 | 0,137671 |
| L1011 | A | D-42 |  |  | 0,256389 | 0,155717 |
| L1011 | A | ZERO |  |  |  | 0,06243 |
| 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 | 10 |  |  |  | 0,093396 |
| L10115 | A | D-33 |  |  | 0,262728 | 0,140162 |
| L10115 | A | D-42 |  |  | 0,256123 | 0,155644 |
| L10115 | A | ZERO |  |  |  | 0,06243 |
| 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 | A | INTR |  |  |  | 0,120987 |
| L188 | A | ZERO |  |  |  | 0,082 |
| 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 |
| LEAR25 | A | 10 |  |  |  | 0,09667 |
| LEAR25 | A | D-40 |  |  | 1,28239 | 0,176632 |
| LEAR25 | A | D-INTR |  |  |  | 0,149986 |
| LEAR25 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 |
| LEAR25 | D | 10 |  |  |  | 0,09667 |
| LEAR25 | D | 20 | 0,082866 | 1,27373 |  | 0,12334 |
| LEAR25 | D | ZERO |  |  |  | 0,07 |
| LEAR35 | A | 10 |  |  |  | 0,089112 |
| LEAR35 | A | D-40 |  |  | 1,08756 | 0,150688 |
| LEAR35 | A | D-INTR |  |  |  | 0,129456 |
| LEAR35 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 |
| 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 |
| 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 |
| 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 | 1 |  |  |  | 0,08188 |
| MU3001 | A | D-30 |  |  | 1,07308 | 0,147487 |
| MU3001 | A | D-INTR |  |  |  | 0,114684 |
| MU3001 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 |
| 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 |
| 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 | A | INTR |  |  |  | 0,106596 |
| SD330 | A | ZERO |  |  |  | 0,075 |
| SD330 | D | 10 | 0,031762 | 0,727556 |  | 0,138193 |
| SD330 | D | INTR |  |  |  | 0,106596 |
| SD330 | D | ZERO |  |  |  | 0,075 |
| SF340 | A | 5 |  |  |  | 0,105831 |
| SF340 | A | D-35 |  |  | 0,75674 | 0,147912 |
| SF340 | A | D-INTR |  |  |  | 0,111456 |
| SF340 | A | ZERO |  |  |  | 0,075 |
| SF340 | D | 5 |  |  |  | 0,105831 |
| SF340 | D | 15 | 0,026303 | 0,746174 |  | 0,136662 |
| SF340 | D | ZERO |  |  |  | 0,075 |

“

**вв)** в таблица И-2:

**ааа)** редове с ACFTID 737700 и 737800 се изменят така:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 737700 | Boeing 737-700 / CFM56-7B24 | Реактивен | 2 | Голям | Търговски | 154 500 | 129 200 | 4 445 | 24 000 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 206 | 104 | Крило |
| 737800 | Boeing 737-800 / CFM56-7B26 | Реактивен | 2 | Голям | Търговски | 174 200 | 146 300 | 5 435 | 26 300 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 206 | 104 | Крило |

“

**ббб)** накрая след ред с ACFTID SF340 се създават следните редове:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 7378MAX | Boeing 737 MAX 8 / CFM Leap1B-27 | Реактивен | 2 | Голям | Търговски | 181 200 | 152 800 | 4 965 | 26 400 | 4 | 7378MAX | CNT (lb) | 216 | 103 | Крило |
| A350-941 | Airbus A350-941 / RR Trent XWB-84 | Реактивен | 2 | Тежък | Търговски | 610 681 | 456 356 | 6 558 | 84 200 | 4 | A350-941 | CNT (lb) | 239 | 139 | Крило |
| ATR72 | Avions de Transport Regional ATR 72-212A / PW127F | Турбовитлов | 2 | Голям | Търговски | 50 710 | 49 270 | 3 360 | 7 587 | 4 | ATR72 | CNT (lb) | 240 | 140 | Витло |

“

**гг)** в таблица И-3 накрая след ред с ACFTID SF340 се създават следните редове:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 737800 | DEFAULT | 1 | Снижение-Празен ход (Descend-Idle) | A\_00 | 6 000 | 248,93 | 3 |  |  |  |
| 737800 | DEFAULT | 2 | Изравняване-Празен ход (Level-Idle) | A\_00 | 3 000 | 249,5 |  |  | 25 437 |  |
| 737800 | DEFAULT | 3 | Изравняване-Празен ход | A\_01 | 3 000 | 187,18 |  |  | 3 671 |  |
| 737800 | DEFAULT | 4 | Изравняване-Празен ход | A\_05 | 3 000 | 174,66 |  |  | 5 209 |  |
| 737800 | DEFAULT | 5 | Снижение-Празен ход | A\_15 | 3 000 | 151,41 | 3 |  |  |  |
| 737800 | DEFAULT | 6 | Снижение | A\_30 | 2 817 | 139,11 | 3 |  |  |  |
| 737800 | DEFAULT | 7 | Кацане | A\_30 |  |  |  | 393,8 |  |  |
| 737800 | DEFAULT | 8 | Намаляване скорост | A\_30 |  | 139 |  |  | 3 837,5 | 40 |
| 737800 | DEFAULT | 9 | Намаляване скорост | A\_30 |  | 30 |  |  | 0 | 10 |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | Снижение-Празен ход | A\_00 | 6 000 | 249,2 | 3 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | Изравняване-Празен ход | A\_00 | 3 000 | 249,7 |  |  | 24 557 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | Изравняване-Празен ход | A\_01 | 3 000 | 188,5 |  |  | 4 678 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | Изравняване-Празен ход | A\_05 | 3 000 | 173,7 |  |  | 4 907 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | Снижение-Празен ход | A\_15 | 3 000 | 152 | 3 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | Снижение | A\_30 | 2 817 | 139 | 3 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 7 | Кацане | A\_30 |  |  |  | 393,8 |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 8 | Намаляване скорост | A\_30 |  | 139 |  |  | 3 837,5 | 40 |
| 737MAX8 | DEFAULT | 9 | Намаляване скорост | A\_30 |  | 30 |  |  | 0 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT1 | 1 | Снижение-Празен ход | A\_ZERO | 6 000 | 250 | 2,74 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT1 | 2 | Изравняване-Празен ход | A\_ZERO | 3 000 | 250 |  |  | 26 122 |  |
| A350-941 | DEFAULT1 | 3 | Изравняване-Празен ход | A\_1\_U | 3 000 | 188,6 |  |  | 6 397,6 |  |
| A350-941 | DEFAULT1 | 4 | Снижение-Празен ход | A\_1\_U | 3 000 | 168,4 | 3 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT1 | 5 | Снижение-Празен ход | A\_2\_D | 2 709 | 161,9 | 3 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT1 | 6 | Снижение-Празен ход | A\_3\_D | 2 494 | 155,2 | 3 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT1 | 7 | Снижение | A\_FULL\_D | 2 180 | 137,5 | 3 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT1 | 8 | Снижение | A\_FULL\_D | 50 | 137,5 | 3 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT1 | 9 | Кацане | A\_FULL\_D |  |  |  | 556,1 |  |  |
| A350-941 | DEFAULT1 | 10 | Намаляване скорост | A\_FULL\_D |  | 137,5 |  |  | 5 004,9 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT1 | 11 | Намаляване скорост | A\_FULL\_D |  | 30 |  |  | 0 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT2 | 1 | Снижение-Празен ход | A\_ZERO | 6 000 | 250 | 2,74 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT2 | 2 | Изравняване-Празен ход | A\_ZERO | 3 000 | 250 |  |  | 26 122 |  |
| A350-941 | DEFAULT2 | 3 | Изравняване | A\_1\_U | 3 000 | 188,6 |  |  | 20 219,8 |  |
| A350-941 | DEFAULT2 | 4 | Изравняване-Празен ход | A\_1\_U | 3 000 | 188,6 |  |  | 6 049,9 |  |
| A350-941 | DEFAULT2 | 5 | Снижение-Празен ход | A\_1\_U | 3 000 | 168,3 | 3 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT2 | 6 | Снижение-Празен ход | A\_2\_D | 2 709 | 161,8 | 3 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT2 | 7 | Снижение | A\_FULL\_D | 2 180 | 137,5 | 3 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT2 | 8 | Снижение | A\_FULL\_D | 50 | 137,5 | 3 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT2 | 9 | Кацане | A\_FULL\_D |  |  |  | 556,1 |  |  |
| A350-941 | DEFAULT2 | 10 | Намаляване скорост | A\_FULL\_D |  | 137,5 |  |  | 5 004,9 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT2 | 11 | Намаляване скорост | A\_FULL\_D |  | 30 |  |  | 0 | 10 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | Снижение | ZERO-A | 6 000 | 238 | 3 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | Изравняване-Намаляване скорост | ZERO-A | 3 000 | 238 |  |  | 17 085 |  |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | Изравняване-Намаляване скорост | 15-A-G | 3 000 | 158,3 |  |  | 3 236 |  |
| ATR72 | DEFAULT | 4 | Изравняване | 15-A-G | 3 000 | 139 |  |  | 3 521 |  |
| ATR72 | DEFAULT | 5 | Изравняване | 33-A-G | 3 000 | 139 |  |  | 3 522 |  |
| ATR72 | DEFAULT | 6 | Снижение-Намаляване скорост | 33-A-G | 3 000 | 139 | 3 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 7 | Снижение | 33-A-G | 2 802 | 117,1 | 3 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 8 | Снижение | 33-A-G | 50 | 117,1 | 3 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 9 | Кацане | 33-A-G |  |  |  | 50 |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 10 | Намаляване скорост | 33-A-G |  | 114,2 |  |  | 1 218 | 75,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 11 | Намаляване скорост | 33-A-G |  | 30 |  |  | 0 | 5,7 |

“

**дд)** в таблица И-4 (част 1) накрая след ред с ACFTID 747SP се създават следните редове:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 336 | 174 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 799 | 205 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 681 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 284 | 176 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 651 | 208 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 619 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 229 | 177 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 510 | 210 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 544 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 144 | 181 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 268 | 213 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 414 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 032 | 184 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 150 | 217 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 292 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 001 | 185 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 120 | 219 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 263 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 951 | 188 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 058 | 221 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 196 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_05 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 300 | 174 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 667 | 205 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 2 370 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_05 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 243 | 174 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 524 | 207 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 2 190 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_05 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 190 | 176 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 331 | 210 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 2 131 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_05 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 1 098 | 180 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 221 | 211 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 883 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_05 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 988 | 183 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 101 | 216 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 730 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_05 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 964 | 185 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 073 | 217 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 588 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | M | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | M | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | M | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_05 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | M | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_05 |  | 911 | 187 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | M | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_01 |  | 1 012 | 220 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | M | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 163 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | M | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | M | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_A | M | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_01 |  | 1 734 | 178 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_00 |  | 2 595 | 205 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 671 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_01 |  | 1 682 | 179 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_00 |  | 2 477 | 208 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 610 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_01 |  | 1 616 | 180 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_00 |  | 2 280 | 210 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 545 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_01 |  | 1 509 | 184 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_00 |  | 2 103 | 214 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 589 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_01 |  | 1 388 | 188 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_00 |  | 1 753 | 220 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 295 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_01 |  | 1 345 | 188 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_00 |  | 1 634 | 220 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 262 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | M | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_05 |  |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | M | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_05 | 1 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | M | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_01 |  | 1 287 | 191 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | M | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_00 |  | 1 426 | 225 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | M | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 3 000 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | M | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_00 |  | 1 196 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | M | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 5 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | M | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 7 500 |  |  |  |
| 737MAX8 | ICAO\_B | M | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_00 | 10 000 |  |  |  |

“

**ее)** в таблица И-4 (част 2) накрая след ред с ACFTID A320-232 се създават следните редове:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 323,2 | 171 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 353,1 | 189,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 514,1 | 213,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 673,8 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 265,7 | 173,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 315,1 | 191,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 466,2 | 214,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 619,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 214,3 | 175,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 276,7 | 193 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 418,4 | 215,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 565 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 138,4 | 180,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 212,8 | 196,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 340,5 | 217 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 476,4 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 066,3 | 185,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 139,9 | 200,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 252,3 | 219,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 374,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 994,4 | 191,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 064,9 | 204,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 165,9 | 222,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 275,1 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 927 | 197,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 994,4 | 209,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 085,3 | 225,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 181 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 862,4 | 204,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 927,4 | 214,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 009,2 | 229,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 091,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 823,3 | 208,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 886,5 | 218,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 963,5 | 232 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 036,9 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 “ |  |  |  |

“

**жж)** в таблица И-4 (част 3) накрая след ред с ACFTID DHC8 се създават следните редове:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 323,2 | 171 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 353,1 | 189,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 514,1 | 213,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 673,8 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 1 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 265,7 | 173,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 315,1 | 191,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 466,2 | 214,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 619,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 2 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 214,3 | 175,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 276,7 | 193 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 418,4 | 215,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 565 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 3 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 138,4 | 180,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 212,8 | 196,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 340,5 | 217 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 476,4 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 4 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 1 066,3 | 185,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 139,9 | 200,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 252,3 | 219,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 374,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 5 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 994,4 | 191,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 1 064,9 | 204,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 165,9 | 222,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 275,1 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 6 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 927 | 197,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 994,4 | 209,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 085,3 | 225,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 181 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 7 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 862,4 | 204,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 927,4 | 214,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 009,2 | 229,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 091,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | 8 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 3 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1+F\_U |  | 823,3 | 208,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 5 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_1\_U |  | 886,5 | 218,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 963,5 | 232 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 7 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 036,9 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_A | M | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 1 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 2 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 3 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 4 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 5 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 6 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 7 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | 8 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 1 | Излитане | Максимална, излитане | D\_1+F\_D |  |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 3 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1+F\_U |  | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 4 | Ускоряване | Максимална, излитане | D\_1\_U |  | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | D\_ZERO |  | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO\_B | M | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | 15 |  |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | 15 | 1 000 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | INTR |  | 885 | 133,3 | 39,1 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | ZERO |  | 1 040 | 142,4 | 35,6 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 3 000 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | ZERO |  | 964 | 168,3 | 38,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 5 500 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 7 500 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 10 000 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | 15 |  |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | 15 | 1 000 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | INTR |  | 900 | 138 | 31,7 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | ZERO |  | 995 | 147,3 | 32,2 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 3 000 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | ZERO |  | 962 | 168,3 | 32,1 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 5 500 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 7 500 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 10 000 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 1 | Излитане | Максимална, излитане | 15 |  |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 2 | Набор на височина | Максимална, излитане | 15 | 1 000 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 3 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | INTR |  | 890 | 139,8 | 24,5 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 4 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | ZERO |  | 942 | 149,2 | 27,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 5 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 3 000 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 6 | Ускоряване | Максимална, набор на височина | ZERO |  | 907 | 168,3 | 27,8 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 7 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 5 500 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 8 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 7 500 |  |  |  |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 9 | Набор на височина | Максимална, набор на височина | ZERO | 10 000 |  |  |  |

“

**зз)** в таблица И-6 накрая след ред

„

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| SF340 | SF340 | SF340 |

“

се създават следните редове:

„

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 7378MAX | 1 | 140 000 |
| 7378MAX | 2 | 144 600 |
| 7378MAX | 3 | 149 600 |
| 7378MAX | 4 | 159 300 |
| 7378MAX | 5 | 171 300 |
| 7378MAX | 6 | 174 500 |
| 7378MAX | M | 181 200 |
| A350-941 | 1 | 421 680 |
| A350-941 | 2 | 433 189 |
| A350-941 | 3 | 445 270 |
| A350-941 | 4 | 466 326 |
| A350-941 | 5 | 493 412 |
| A350-941 | 6 | 522 377 |
| A350-941 | 7 | 552 871 |
| A350-941 | 8 | 585 147 |
| A350-941 | M | 606 271 |
| ATR72 | 1 | 44 750 |
| ATR72 | 2 | 47 620 |
| ATR72 | 3 | 50 710 |

“

**ии)** в таблица И-7 след ред

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 737800 | Максимална, излитане, висока температура | 30 143,2 | – 29,773 | – 0,029 | 0 | – 145,2 |  |  |  |  |

“

се създават следните редове:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 737800 | Подход без газ | 649,0 | –3,3 | 0,0118 | 0 | 0 |  |  |  |  |
| 7378MAX | Подход без газ | 1 046 | –4,6 | 0,0147 | 0 | 0 |  |  |  |  |
| 7378MAX | Максимална, набор на височина | 21 736 | –28,6 | 0,3333 | –3.28E-06 | 0 |  |  |  |  |
| 7378MAX | Максимална, набор на височина, висока температура | 23 323 | –15,1 | –0,09821 | 6,40E-06 | –142,0575 |  |  |  |  |
| 7378MAX | Максимална, излитане | 26 375 | –32,3 | 0,07827 | 8,81E-07 | 0 |  |  |  |  |
| 7378MAX | Максимална, излитане, висока температура | 30 839 | –27,1 | –0,06346 | –8,23E-06 | –183,1101 |  |  |  |  |
| 7378MAX | Максимална, излитане, висока температура | 30 839 | –27,1 | –0,06346 | –8,23E-06 | –183,1101 |  |  |  |  |
| A350-941 | Подход без газ | 5 473,2 | –24,305716 | 0,0631198 | –4,21E-06 | 0 |  |  |  |  |
| A350-941 | Подход без газ, висока температура | 5 473,2 | –24,305716 | 0,0631198 | –4,21E-06 | 0 |  |  |  |  |
| A350-941 | Максимална, набор на височина, висока температура | 76 854,6 | –75,672429 | 0 | 0 | –466 |  |  |  |  |
| A350-941 | Максимална, излитане | 84 912,8 | –101,986997 | 0,940876 | –8,31E-06 | 0 |  |  |  |  |
| A350-941 | Максимална, излитане, висока температура | 96 170,0 | –101,339623 | 0 | 0 | –394 |  |  |  |  |
| ATR72 | Максимална, набор на височина | 5 635,2 | –9,5 | 0,01127 | 0,00000027 | 0 |  |  |  |  |
| ATR72 | Максимална, излитане | 7 583,5 | –20,3 | 0,137399 | –0,00000604 | 0 |  |  |  |  |

“

**кк)** в таблица И-9 накрая след ред

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 |

“

се създават следните редове:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 7378MAX | LAmax | A | 3 000 | 90,4 | 83,4 | 78,7 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,7 |
| 7378MAX | LAmax | A | 4 000 | 90,5 | 83,4 | 78,8 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,6 | 43,5 | 36,4 | 29,6 |
| 7378MAX | LAmax | A | 5 000 | 90,7 | 83,7 | 79 | 74,1 | 66,1 | 57,2 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,6 |
| 7378MAX | LAmax | A | 6 000 | 91 | 84 | 79,4 | 74,4 | 66,5 | 57,6 | 51 | 43,9 | 36,7 | 29,9 |
| 7378MAX | LAmax | A | 7 000 | 91,5 | 84,4 | 79,8 | 74,8 | 66,9 | 58 | 51,5 | 44,3 | 37,1 | 30,2 |
| 7378MAX | LAmax | D | 10 000 | 92,4 | 85,8 | 81,4 | 76,6 | 68,9 | 60,2 | 53,9 | 46,8 | 39,7 | 33 |
| 7378MAX | LAmax | D | 13 000 | 94,2 | 87,7 | 83,2 | 78,4 | 70,7 | 62 | 55,6 | 48,5 | 41,4 | 34,6 |
| 7378MAX | LAmax | D | 16 000 | 96 | 89,4 | 84,9 | 80,1 | 72,4 | 63,7 | 57,3 | 50,3 | 43,2 | 36,5 |
| 7378MAX | LAmax | D | 19 000 | 97,6 | 91 | 86,5 | 81,8 | 74 | 65,3 | 59 | 52,1 | 45,1 | 38,4 |
| 7378MAX | LAmax | D | 22 000 | 99,2 | 92,6 | 88,1 | 83,4 | 75,6 | 67 | 60,8 | 54 | 47,1 | 40,5 |
| 7378MAX | LAmax | D | 24 500 | 100,6 | 94 | 89,5 | 84,8 | 77 | 68,5 | 62,4 | 55,7 | 48,9 | 42,5 |
| 7378MAX | SEL | A | 3 000 | 92,6 | 88,4 | 85,6 | 82,4 | 77,2 | 70,9 | 66,1 | 60,8 | 55,4 | 50,2 |
| 7378MAX | SEL | A | 4 000 | 92,7 | 88,6 | 85,8 | 82,6 | 77,3 | 71 | 66,2 | 60,9 | 55,5 | 50,4 |
| 7378MAX | SEL | A | 5 000 | 93 | 88,9 | 86,1 | 82,9 | 77,6 | 71,3 | 66,5 | 61,1 | 55,7 | 50,6 |
| 7378MAX | SEL | A | 6 000 | 93,3 | 89,3 | 86,4 | 83,2 | 77,9 | 71,6 | 66,8 | 61,4 | 56 | 50,8 |
| 7378MAX | SEL | A | 7 000 | 93,7 | 89,6 | 86,8 | 83,6 | 78,3 | 72 | 67,1 | 61,8 | 56,3 | 51,1 |
| 7378MAX | SEL | D | 10 000 | 94,3 | 90,4 | 87,6 | 84,5 | 79,1 | 72,9 | 68,3 | 63,2 | 58 | 53,1 |
| 7378MAX | SEL | D | 13 000 | 96,1 | 92,2 | 89,4 | 86,3 | 80,8 | 74,5 | 69,9 | 64,8 | 59,6 | 54,8 |
| 7378MAX | SEL | D | 16 000 | 97,6 | 93,7 | 90,9 | 87,8 | 82,5 | 76,3 | 71,7 | 66,7 | 61,6 | 56,9 |
| 7378MAX | SEL | D | 19 000 | 98,8 | 95 | 92,3 | 89,3 | 84 | 78 | 73,6 | 68,7 | 63,8 | 59,1 |
| 7378MAX | SEL | D | 22 000 | 100 | 96,2 | 93,6 | 90,6 | 85,6 | 79,8 | 75,5 | 70,8 | 66,1 | 61,7 |
| 7378MAX | SEL | D | 24 500 | 100,9 | 97,2 | 94,6 | 91,7 | 86,9 | 81,4 | 77,4 | 72,8 | 68,3 | 64,1 |
| A350-941 | LAmax | A | 1 000 | 91,21 | 84,42 | 79,83 | 74,97 | 67,15 | 58,68 | 52,65 | 46,06 | 38,92 | 31,73 |
| A350-941 | LAmax | A | 10 000 | 92,16 | 85,43 | 80,83 | 75,99 | 68,31 | 59,92 | 53,97 | 47,34 | 40,08 | 32,68 |
| A350-941 | LAmax | A | 17 000 | 94,76 | 87,92 | 83,18 | 78,16 | 70,23 | 61,75 | 55,72 | 49,06 | 41,55 | 33,91 |
| A350-941 | LAmax | D | 25 000 | 92,83 | 85,22 | 80,6 | 75,75 | 68,22 | 60 | 54,03 | 47,27 | 39,73 | 31,65 |
| A350-941 | LAmax | D | 35 000 | 95,16 | 88,13 | 83,33 | 78,27 | 70,38 | 61,9 | 55,87 | 49,15 | 41,66 | 33,82 |
| A350-941 | LAmax | D | 50 000 | 99,67 | 92,61 | 87,75 | 82,5 | 74,45 | 66,01 | 60 | 53,34 | 45,7 | 37,42 |
| A350-941 | LAmax | D | 70 000 | 103,74 | 96,78 | 91,98 | 86,87 | 78,8 | 70,01 | 63,7 | 56,71 | 48,8 | 40,63 |
| A350-941 | SEL | A | 1 000 | 94,18 | 89,98 | 86,96 | 83,74 | 78,42 | 72,25 | 67,64 | 62,45 | 56,7 | 50,92 |
| A350-941 | SEL | A | 10 000 | 95,52 | 91,32 | 88,29 | 85,06 | 79,78 | 73,75 | 69,24 | 64,17 | 58,36 | 52,34 |
| A350-941 | SEL | A | 17 000 | 97,74 | 93,39 | 90,3 | 87,01 | 81,68 | 75,62 | 71,18 | 66,09 | 60,23 | 54 |
| A350-941 | SEL | D | 25 000 | 95,67 | 90,95 | 87,67 | 84,23 | 78,73 | 72,73 | 68,33 | 63,24 | 57,19 | 50,52 |
| A350-941 | SEL | D | 35 000 | 97,28 | 92,81 | 89,7 | 86,39 | 81,04 | 75,18 | 70,92 | 65,83 | 59,85 | 53,36 |
| A350-941 | SEL | D | 50 000 | 100,98 | 96,76 | 93,79 | 90,43 | 85,11 | 79,2 | 74,81 | 69,77 | 63,84 | 57,37 |
| A350-941 | SEL | D | 70 000 | 104,66 | 100,74 | 97,82 | 94,68 | 89,49 | 83,56 | 79,09 | 73,94 | 67,84 | 61,27 |
| ATR72 | LAmax | A | 890 | 86,6 | 79,4 | 74,4 | 69,2 | 61,1 | 52,5 | 46,6 | 40 | 32,7 | 25 |
| ATR72 | LAmax | A | 900 | 86,6 | 79,4 | 74,4 | 69,2 | 61,1 | 52,5 | 46,6 | 40 | 32,7 | 25 |
| ATR72 | LAmax | A | 1 250 | 86,7 | 79,5 | 74,5 | 69,3 | 61,2 | 52,6 | 46,6 | 40 | 32,6 | 24,8 |
| ATR72 | LAmax | A | 1 600 | 87,5 | 80,2 | 75,1 | 69,9 | 61,9 | 53,4 | 47,4 | 40,8 | 33,4 | 25,7 |
| ATR72 | LAmax | D | 3 000 | 87,7 | 81,1 | 76,7 | 71,9 | 64,4 | 56,7 | 50,9 | 44,1 | 37,2 | 29,9 |
| ATR72 | LAmax | D | 3 600 | 89,4 | 82,8 | 78,6 | 73,9 | 66,3 | 58 | 52,2 | 45,5 | 38,8 | 31,5 |
| ATR72 | LAmax | D | 4 200 | 91,1 | 84,5 | 80,6 | 75,9 | 68,2 | 59,8 | 53,9 | 47,1 | 40,2 | 32,9 |
| ATR72 | LAmax | D | 4 800 | 92,8 | 86,3 | 82,5 | 77,9 | 70,1 | 62,1 | 56 | 48,8 | 41,5 | 33,8 |
| ATR72 | LAmax | D | 4 900 | 94,6 | 88,2 | 84 | 79,7 | 72,9 | 65,7 | 60,8 | 55,3 | 50 | 43,9 |
| ATR72 | LAmax | D | 5 300 | 95,7 | 89,5 | 85,2 | 81 | 74,3 | 67,3 | 62,4 | 57 | 51,7 | 45,6 |
| ATR72 | LAmax | D | 5 310 | 95,7 | 89,5 | 85,2 | 81 | 74,3 | 67,3 | 62,4 | 57 | 51,7 | 45,6 |
| ATR72 | SEL | A | 890 | 89,7 | 85 | 81,7 | 78,2 | 72,8 | 66,9 | 62,6 | 57,7 | 52,1 | 45,9 |
| ATR72 | SEL | A | 900 | 89,7 | 85 | 81,7 | 78,2 | 72,8 | 66,9 | 62,6 | 57,7 | 52,1 | 45,9 |
| ATR72 | SEL | A | 1 250 | 89,4 | 84,7 | 81,5 | 78,1 | 72,8 | 66,8 | 62,5 | 57,6 | 51,8 | 45,6 |
| ATR72 | SEL | A | 1 600 | 89,7 | 85,1 | 81,8 | 78,4 | 73,1 | 67,3 | 63 | 58,1 | 52,4 | 46,2 |
| ATR72 | SEL | D | 3 000 | 88,9 | 84,8 | 82 | 79 | 74,3 | 68,9 | 64,9 | 60 | 54,6 | 48,6 |
| ATR72 | SEL | D | 3 600 | 90 | 85,9 | 83,2 | 80,3 | 75,5 | 70,3 | 66,4 | 61,6 | 56,4 | 50,5 |
| ATR72 | SEL | D | 4 200 | 91,1 | 87,1 | 84,4 | 81,6 | 77 | 71,9 | 67,9 | 63 | 57,8 | 51,9 |
| ATR72 | SEL | D | 4 800 | 92,2 | 88,2 | 85,6 | 82,9 | 78,8 | 73,8 | 69,6 | 64,4 | 58,8 | 52,7 |
| ATR72 | SEL | D | 4 900 | 92,9 | 89,4 | 86,9 | 84,3 | 80,3 | 75,9 | 72,9 | 69,3 | 65,5 | 61,3 |
| ATR72 | SEL | D | 5 300 | 93,7 | 90,2 | 87,7 | 85,2 | 81,4 | 77,1 | 74,1 | 70,6 | 66,8 | 62,6 |
| ATR72 | SEL | D | 5 310 | 93,7 | 90,2 | 87,7 | 85,2 | 81,4 | 77,1 | 74,1 | 70,6 | 66,8 | 62,6 |

“

**лл)** в таблица И-10:

**ааа)** след реда, съответстващ на „Ид. на спектралния клас“ номер 138, се създават следните редове:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 139 | Отлитане | 2-Двигател.Висока степен на двуконтурност. Твентилаторен | 71,4 | 67,4 | 59,1 | 69,3 | 75,3 | 76,7 | 72,6 | 69,3 | 76,4 | 71,2 | 71,8 |
| 140 | Отлитане | 2-Двигател. Твитлов | 63,5 | 62,8 | 71,0 | 87,4 | 78,5 | 76,8 | 74,6 | 77,4 | 79,8 | 74,3 | 75,4 |

“

**ббб)** накрая след реда, съответстващ на „Ид. на спектралния клас“ номер 238, се създават следните редове:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 239 | Подход | 2-Двигател.Висока степен на двуконтурност. Твентилаторен | 71,0 | 65,0 | 60,7 | 70,7 | 74,8 | 76,5 | 73,2 | 71,8 | 75,9 | 73,0 | 71,1 |
| 240 | Подход | 2-Двигател. Твитлов | 65,9 | 68,0 | 66,9 | 80,0 | 77,1 | 78,5 | 73,9 | 75,6 | 77,7 | 73,6 | 73,3 |

“

**Заключителна разпоредба**

**§ 3.** Наредбата влиза в сила от деня на обнародването ѝ в „Държавен вестник“.

**ПРОФ. АСЕНА СЕРБЕЗОВА, ДФ БОРИСЛАВ САНДОВ**

*Министър на здравеопазването Заместник министър-председател по климатични политики*

*и министър на околната среда и водите*