

Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner¹⁾

I medfør af § 14 a i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 966 af 23. juni 2017, og efter forhandling med transport-, bygnings- og boligministeren, fastsættes:

Kapitel 1

Formål og anvendelsesområde

§ 1. Bekendtgørelsen fastsætter regler for kortlægning af ekstern støj fra visse infrastrukturanlæg og i større, samlede byområder og for udarbejdelse af støjhandlingsplaner for disse anlæg og byområder. Formålet med kortlægning af den eksterne støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner er at skabe et grundlag for at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger, herunder gener, der skyldes eksponering for ekstern støj, samt at opretholde støjmiljøets kvalitet der, hvor den er acceptabel. Bekendtgørelsen fastsætter også regler, der skal sikre, at oplysninger om ekstern støj og dens virkninger stilles til rådighed for offentligheden.

Stk. 2. Bekendtgørelsen omfatter ekstern støj, som mennesker udsættes for navnlig i bebyggede områder, i offentlige parker eller stilleområder i større, samlede byområder, i stilleområder i det åbne land, nær skoler, hospitaler og andre støjfølsomme bygninger og områder.

Stk. 3. Bekendtgørelsen omfatter ikke ekstern støj, der forårsages af den udsatte person selv, støj fra hjemlige gøremål, fra naboer, støj på arbejdspladsen, støj i transportmidler eller støj, der skyldes militære aktiviteter i militærområder.

Kapitel 2

Definitioner

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Ekstern støj: Uønsket eller skadelig udendørs lyd fremkommet ved menneskers aktiviteter, herunder støj fra transport, vej-, jernbane- eller flytrafik og fra (i)-mærkede virksomheder, jf. bilag 1 i bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed.
- 2) Infrastrukturanlæg: Veje, jernbaner, flyvepladser og lufthavne.
- 3) Skadelige virkninger: Negativ påvirkning af menneskers sundhed.
- 4) Grænseværdi: En værdi, hvis overskridelse får de ansvarlige myndigheder til at overveje eller indføre støjdæmpende foranstaltninger.
- 5) Gene: Den gennemsnitlige grad af gener fra ekstern støj som fastlagt ved f.eks. befolkningsundersøgelser eller vurderet ved at sammenligne grænseværdi og støjniveau.
- 6) Større vej: En regional, national eller international vej, hvor der passerer over 3 mio. køretøjer om året, og hvor staten eller Sund- og Bælt Holding A/S er ansvarlig for driften af vejen.
- 7) Større jernbane: En jernbane, hvor der passerer over 30.000 tog om året.
- 8) Større lufthavn: En civil lufthavn med mere end 50.000 operationer om året (en operation er en start eller en landing), dog ikke medregnet træningsoperationer med små fly.
- 9) Større, samlet byområde: Et afgrænset byområde med et indbyggertal på over 100.000 personer.
- 10) Hovedstadsområdet: Det samlede område med kommunerne: København, Frederiksberg, Tårnby, Hvidovre, Rødovre, Gladsaxe, Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Herlev, Ballerup, Glostrup, Brøndby, Vallensbæk og Albertslund.
- 11) Stilleområde i et større, samlet byområde: Et område, som er afgrænset af kommunalbestyrelsen, og som f.eks. ikke fra nogen støjkilde udsættes for en L_{eq} -værdi, der ligger over en bestemt værdi, som fastlægges af miljø- og fødevareministeren.

12) Stilleområde i det åbne land: Et område afgrænset af kommunalbestyrelsen, som ikke belastes af støj fra trafik, industri eller fritidsaktiviteter, og hvor det i den overvejende del af tiden er naturens egne lyde, der dominerer.

13) Støjindikator: Et fysisk mål til beskrivelse af ekstern støj, som har sammenhæng med en skadelig virkning. Der opereres med to støjindikatorer i denne bekendtgørelse; L_{den} og L_{night} .

14) L_{den} : Dag-aften-nat-værdien i decibel (dB) beregnes efter følgende formel:

$$L_{den} = 10 \cdot \log \frac{1}{24} (12 \cdot 10^{L_{day}/10} + 3 \cdot 10^{L_{evening}/10} + 9 \cdot 10^{L_{night}/10})$$

hvor L_{day} er det A-vægtede gennemsnitlige lydtrykniveau som defineret i ISO 1996-2: 1987 og bestemt over alle dagperioder i et år, $L_{evening}$ er det A-vægtede gennemsnitlige lydtrykniveau som defineret i ISO 1996-2: 1987 og bestemt over alle aftenperioder over et år, og L_{night} er det A-vægtede gennemsnitlige lydtrykniveau som defineret i ISO 1996-2: 1987 og bestemt over alle natperioder i et år. Dagperioden er tidsrummet kl. 07 – 19, aftenperioden er tidsrummet kl. 19 – 22, og natperioden er tidsrummet kl. 22 – 07.

15) Støjkort: Et kort bestemt til samlet vurdering af støjeksponeringen i et bestemt område fra forskellige støjkloder eller generelle prognoser for det pågældende område. Støjkort er en samlet betegnelse for et grafisk støjkort og opgørelser af støjbelastningen.

16) Støjhandlingsplan: En plan beregnet på håndtering af støjproblemer og -virkninger, herunder om fornødent støjreduktion.

17) Trafikselskaber: De trafikselskaber der er omfattet af lov om trafikselskaber.

18) Sund- og Bælt Holding A/S: Sund- og Bælt Holding A/S og de selskaber, der ejes direkte eller indirekte af Sund- og Bælt Holding A/S.

Kapitel 3

Støjkort

Større veje

§ 3. Senest den 30. juni 2022 og herefter mindst hvert femte år skal der udarbejdes støjkort for større veje.

Stk. 2. Senest den 31. december 2019 og herefter hvert femte år skal der indrapporteres data jf. bilag 1, B1. 3, tabel 1.1 for større veje.

§ 4. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for større veje.

Stk. 2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er desuden ansvarlig for udarbejdelsen af separate støjkort for større veje i de større samlede byområder.

Større jernbaner

§ 5. Senest den 30. juni 2022 og herefter hvert femte år skal der være udarbejdet støjkort for større jernbaner.

Stk. 2. Senest den 31. december 2019 og herefter hvert femte år skal der indrapporteres data jf. bilag 1, B1. 4, tabel 1.2, for større jernbaner.

§ 6. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for det statslige jernbanenet, den københavnske metro samt jernbanenettet ejet direkte eller indirekte, helt eller delvist af Sund og Bælt Holding A/S.

Stk. 2. Trafikselskabet er ansvarligt for udarbejdelse af støjkort for privatbaner.

Stk. 3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er desuden ansvarlig for udarbejdelsen af separate støjkort for det statslige jernbanenet i de større samlede byområder.

Større lufthavne

§ 7. Senest den 30. juni 2022 og herefter hvert femte år skal der være udarbejdet støjkort for større lufthavne.

Stk. 2. Allerede udarbejdede støjkort skal ikke revideres eller ændres, medmindre trafikken i en lufthavn er ændret på en måde, der medfører en tydelig ændring af støjen, jf. bilag 2, B2. 6.

Stk. 3. Senest den 31. december 2019 og herefter hvert femte år skal der indrapporteres data bilag 1, B1. 5. for større lufthavne.

§ 8. Godkendelsesmyndigheden for den pågældende lufthavn efter kapitel 5 i lov om miljøbeskyttelse er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for lufthavnen.

Større, samlede byområder samt hovedstadsområdet

§ 9. Senest den 30. juni 2022 og herefter hvert femte år skal der være udarbejdet støjkort for større, samlede byområder bestående af dele af Aarhus, Aalborg og Odense kommuner samt hovedstadsområdet.

Stk. 2. Senest den 31. december 2019 og herefter hvert femte år skal der indrapporteres data jf. bilag 1, B1. 2, for hovedstadsområdet samt større, samlede byområder.

§ 10. I byområder, som omfattet af § 9, udarbejdes særskilte støjkort for vejstøj, togstøj, flystøj og virksomhedsstøj. Supplerende kort for andre typer ekstern støj og stilleområder kan udarbejdes.

§ 11. Kommunalbestyrelsen er ansvarlig for udarbejdelsen af støjkort for vejtrafik, der bidrager til støjen i det større, samlede byområde og i hovedstadsområdet. Kommunalbestyrelsen er tillige ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for de virksomheder, lufthavne og flyvepladser, der bidrager til støjen i det større, samlede byområde i de tilfælde, hvor kommunalbestyrelsen er godkendelsesmyndighed i medfør af kapitel 5 i lov om miljøbeskyttelse.

Stk. 2. Godkendelsesmyndigheden efter kapitel 5 i ~~miljøbeskyttelsesloven~~ lov om miljøbeskyttelse for de øvrige virksomheder og lufthavne, som bidrager til støjen i det større, samlede byområde, er ansvarlig for udarbejdelsen af støjkort for disse virksomheder og lufthavne.

Stk. 3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for det statsejede jernbanenet, som bidrager til støjen i det større, samlede byområde, samt for udarbejdelse af støjkort for den københavnske metro. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for jernbanenettet ejet direkte eller indirekte, helt eller delvist af Sund og Bælt Holding A/S. Trafikselskaberne er ansvarlige for udarbejdelse af støjkort for det privatejede jernbanenet, som bidrager til støjen i det større, samlede byområde.

Stk. 4. Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet stiller de nødvendige oplysninger til rådighed for kommunalbestyrelsens arbejde med at udarbejde støjkort for de statsejede veje efter stk. 1.

Fælles bestemmelser for støjkort

§ 12. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet eller hver kommune i hovedstadsområdet og trafikelskaber, der er ansvarlige for udarbejdelsen af støjkortlægningen, skal ved indrapportering af information og data til Miljøstyrelsen indrapportere information og data jf. kravene i bilag 2 og 3.

§ 13. Støjkortene skal gennemgås og om nødvendigt revideres mindst hvert femte år efter deres udarbejdelse.

Stk. 2. Støjkortene skal sendes til Miljøstyrelsen senest den 30. juni 2022 og herefter hvert femte år.

§ 14. Støjkort skal være klare, forståelige og lettilgængelige. Der skal indgå en oversigt over de vigtigste punkter i støjkortet.

Stk. 2. Støjkort for et større, samlet byområde skal mindst indeholde:

- 1) En generel beskrivelse af de veje, jernbaner, lufthavne og flyvepladser samt virksomheder, der indgår i støjkortet.
- 2) En oversigt over det anslåede antal boliger og antal personer, der bor i boliger, der udsættes for en støjbelastning i hvert af følgende intervaller: 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og > 75 dB anført for vejtrafik, togtrafik, flytrafik og virksomheder hver for sig. Støjbelastningen udtrykkes ved L_{den} i dB beregnet i både 1,5 og 4 meters højde over terræn ved den mest støjbelastede facade. Hvis der foreligger tal for det, og det er relevant, anslås i ovennævnte kategorier antallet af boliger samt personer, der bor i boliger med særlig isolering mod den pågældende støj, samt antallet af boliger, og hvor mange personer der bor i boliger med en stille facade.
- 3) En oversigt over det anslåede antal boliger og antal personer, der bor i boliger, der udsættes for en støjbelastning i hvert af følgende intervaller: 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB og > 70 dB anført for vejtrafik, togtrafik, flytrafik og virksomheder hver for sig. Støjbelastningen udtrykkes ved L_{night} i dB beregnet i både 1,5 og 4 meters højde over terræn ved den mest belastede facade. Hvis der foreligger tal for det, og det er relevant, anslås i ovennævnte kategorier antallet af boliger samt personer, der bor i boliger med særlig isolering mod den pågældende støj, herunder antallet af boliger samt personer, der bor i boliger med en stille facade.
- 4) En grafisk præsentation af støjzonerne i intervallerne 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og > 75 dB, beregnet som L_{den} i både 1,5 og 4 meters højde, og en grafisk præsentation af støjzonerne i intervallerne 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB og > 70 dB, beregnet som L_{night} i både 1,5 og 4 meters højde. Der udarbejdes separate kort for vejtrafik, togtrafik, flytrafik og virksomheder hver for sig.

Stk. 3. Støjkort for større veje, større jernbaner og større lufthavne skal mindst indeholde:

- 1) En generel beskrivelse af de større veje, større jernbaner og større lufthavne, der indgår i støjkortet.

2) En beskrivelse af omgivelserne: større, samlede byområder, byer, landsbyer, åbent land eller lignende, oplysninger om arealanvendelse, samt andre væsentlige støjkloder.

3) En oversigt over anslåede antal boliger og antal personer, der bor i boliger uden for større, samlede byområder, der udsættes for en støjbelastning i hvert af følgende intervaller: 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og > 75 dB, anført for vejtrafik, togtrafik og flytrafik hver for sig. Støjbelastningen udtrykkes ved L_{den} i dB beregnet i både 1,5 og 4 meters højde over terræn ved den mest støjbelastede facade. Hvis der foreligger tal for det, og det er relevant, anslås i ovennævnte kategorier antallet af boliger, samt hvor mange personer der bor i boliger med særlig isolering mod den pågældende støj og antallet af boliger, samt hvor mange personer der bor i boliger med en stille facade.

4) En oversigt over anslåede antal boliger og antal personer, der bor i boliger uden for større, samlede byområder, der udsættes for en støjbelastning i hvert af følgende intervaller: 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB og > 70 dB anført for vejtrafik, togtrafik og flytrafik hver for sig. Støjbelastningen udtrykkes ved L_{night} i dB beregnet i både 1,5 og 4 meters højde over terræn ved den mest belastede facade. Hvis der foreligger tal for det, og det er relevant, anslås antallet af boliger, samt hvor mange personer i ovennævnte kategorier der bor i boliger med særlig isolering mod den pågældende støj, og hvor mange personer der bor i boliger med en stille facade.

5) Det samlede areal (i km²) af de områder, der udsættes for L_{den} -værdier i intervallerne 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og > 75 dB, beregnet i 4 meters højde. Derudover skal det anslås, hvor mange boliger og personer der i alt befinder sig i disse områder. I tallene skal større, samlede byområder medregnes.

6) En grafisk præsentation af støjzonerne i intervallerne 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og > 75 dB, beregnet som L_{den} i både 1,5 og 4 meters højde, og en grafisk præsentation af støjzonerne i intervallerne 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB og > 70 dB, beregnet som L_{night} i både 1,5 og 4 meters højde. De grafiske præsentationer skal være påført oplysninger om landsbyer, byer og større, samlede byområder inden for støjzonerne.

§ 15. Ved udarbejdelsen og revisionen af støjkort skal støjindikatorerne L_{den} og L_{night} anvendes.

§ 16. Støjkort skal være udarbejdet over situationen i kalenderåret forud for kortlægningsfristen i §§ 3, 5, 7 og 9. Data, der ligger til grund for beregningerne, må højst være tre år gamle.

Kapitel 4

Støjhandlingsplaner

Større veje

§ 17. Senest den 18. juli 2023~~18~~ og herefter hvert femte år skal der være udarbejdet støjhandlingsplaner beregnet på håndtering af støjproblemer og -virkninger fra de større veje, der er udarbejdet støjkort for i medfør af § 3.

§ 18. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelse af støjhandlingsplaner for større veje.

Større jernbaner

§ 19. Senest den 18. juli 2023~~18~~ og herefter hvert femte år skal der være udarbejdet støjhandlingsplaner beregnet på håndtering af støjproblemer og -virkninger fra de større jernbaner, der er udarbejdet støjkort for i medfør af § 5.

§ 20. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelse af støjhandlingsplaner for det statslige jernbanenet, den københavnske metro samt for jernbanenettet direkte eller indirekte, helt eller delvist ejet af Sund og Bælt Holding A/S.

Stk. 2. Trafikselskaberne er ansvarlige for udarbejdelse af støjhandlingsplaner for privatbaner.

Større lufthavne

§ 21. Senest den 18. juli 2023~~18~~ og herefter hvert femte år skal der være udarbejdet støjhandlingsplaner beregnet på håndtering af støjproblemer og virkninger fra større lufthavne.

§ 22. Godkendelsesmyndigheden for den pågældende lufthavn efter kapitel 5 i lov om miljøbeskyttelse er ansvarlig for udarbejdelse af støjhandlingsplanen.

Større, samlede byområder

§ 23. Senest den 18. juli 2023~~48~~ og herefter hvert femte år skal der være udarbejdet støjhandlingsplaner for de større, samlede byområder, der er udarbejdet støjkort for i medfør af § 9.

§ 24. Følgende myndigheder og selskaber er ansvarlige for udarbejdelse af støjhandlingsplaner i større, samlede byområder:

- 1) Transport-, Bygnings- og Boligministeriet for de større veje, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelsen af støjkort for i medfør af § 4, stk. 2.
- 2) Kommunalbestyrelsen for stilleområder og for de veje, virksomheder, lufthavne og flyvepladser, som kommunalbestyrelsen er ansvarlig for udarbejdelsen af støjkort for i medfør af § 11, stk. 1.
- 3) Godkendelsesmyndigheden for de øvrige virksomheder og lufthavne, som godkendelsesmyndigheden er ansvarlig for udarbejdelsen af støjkort for i medfør af § 11, stk. 2.
- 4) Transport-, Bygnings- og Boligministeriet for det statsejede jernbanenet, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelsen af støjkort for i medfør af § 11, stk. 3.
- 5) Transport-, Bygnings- og Boligministeriet for den københavnske metro, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelsen af støjkort for i medfør af § 11, stk. 3.
- 6) Transport-, Bygnings- og Boligministeriet for jernbanenettet ejet direkte eller indirekte, helt eller delvist af Sund og Bælt Holding A/S, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for i medfør af § 11, stk. 3.
- 7) Trafikselskabet for det privatejede jernbanenet, som trafikselskabet er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for i medfør af § 11, stk. 3.

Fælles bestemmelser

§ 25. En støjhandlingsplan skal være klar, forståelig og lettilgængelig. Støjhandlingsplanen skal omfatte en periode på fem år og skal mindst indeholde oplysninger om følgende:

- 1) En oversigt over de vigtigste punkter i støjhandlingsplanen.
- 2) En beskrivelse af det større, samlede byområde, de større veje, større jernbaner og større lufthavne og eventuelle stilleområder samt andre støjkloder, der er taget hensyn til.
- 3) De ansvarlige myndigheder og det retlige grundlag.
- 4) Alle gældende grænseværdier.
- 5) Resumé af støjkortene.
- 6) En vurdering af det anslåede antal personer og boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller, og en indkredsning af de problemer og situationer, der skal forbedres, samt en prioritering heraf.
- 7) En beskrivelse af alle allerede indførte støjbekæmpelsesforanstaltninger og alle projekter, som forberedes.
- 8) Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende fem år, herunder alle foranstaltninger til beskyttelse af stilleområder.
- 9) Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer og boliger (om muligt opgjort med hensyn til færre gener, søvnforstyrrelser, helbredseffekter mv.).
- 10) Strategi på lang sigt.
- 11) Finansielle oplysninger (hvis de er tilgængelige): Budgetter, omkostningseffektivitetsanalyse og cost-benefitanalyse.
- 12) Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne af støjhandlingsplanen.
- 13) Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen.

Stk. 2. Foranstaltninger, jf. stk. 1, nr. 8, i støjhandlingsplanen udvælges og prioriteres af den myndighed, der er ansvarlig for udarbejdelse af handlingsplanen. [Ved valg og prioritering kan der anvendes andre metoder end fælles EU-støjvurderingsmetoderne i bilag 3.](#)

§ 26. Den myndighed eller det selskab, der har støjkortlagt infrastrukturanlæg eller virksomheder, udarbejder forslag til en støjhandlingsplan herfor. I den udstrækning, der er udpeget stilleområder, skal foranstaltninger til beskyttelse heraf indgå i støjhandlingsplanen.

Stk. 2. De myndigheder, der har udarbejdet støjhandlingsplan, sender forslaget i høring, jf. § 29.

§ 27. Efter udløbet af høringsfristen, jf. § 29, udarbejdes de endelige støjhandlingsplaner for kommuner i større, samlede byområder og de endelige støjhandlingsplaner for de pågældende infrastrukturanlæg uden for større, samlede byområder.

§ 28. Støjhandlingsplaner skal desuden gennemgås og om nødvendigt revideres, når der sker væsentlige ændringer, som påvirker den eksisterende støjsituation.

Kapitel 5

Inddragelse af og information til offentligheden og internationalt samarbejde

Høring over støjhandlingsplaner

§ 29. Den myndighed eller det selskab, der har udarbejdet et forslag til støjhandlingsplan, sørger for offentlig annoncering heraf. Annoncering kan udelukkende ske digitalt på myndighedens eller selskabets hjemmeside. Annonceringen skal indeholde oplysning om, hvor relevante støjkort er tilgængelige.

Stk. 2. Annoncering skal ske mindst tre måneder inden, fristen for udarbejdelse af støjhandlingsplanen udløber.

Stk. 3. Den myndighed eller det selskab, der er ansvarlig for den offentlige høring, fastsætter en frist på mindst otte uger for afgivelse af høringssvar.

Information til offentligheden

§ 30. Støjkort skal gøres offentligt tilgængelige via de respektive hjemmesider senest fire uger efter, at Miljøstyrelsen har offentliggjort det samlede støjkort. Dette kan ske ved at linke til Miljøstyrelsens hjemmeside.

Stk. 2. Den kommunalbestyrelse eller den myndighed eller det selskab, der er ansvarlig for den offentlige høring af den samlede støjhandlingsplan, er ansvarlig for, at der senest fire uger efter færdiggørelsen sker offentlig annoncering af støjhandlingsplanen. Annoncering kan udelukkende ske digitalt på den respektive hjemmeside. Annonceringen skal indeholde oplysning om, hvor relevante støjkort er tilgængelige.

Stk. 3. Støjhandlingsplaner skal sendes til Miljøstyrelsen senest fire uger efter, at de er offentliggjort.

Internationalt samarbejde

§ 31. Hvis Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil udarbejde en strategisk støjkortlægning eller en støjhandlingsplan for en vej eller jernbane, som ligger i et grænseområde, skal Transport-, Bygnings- og Boligministeriet straks underrette Miljøstyrelsen med henblik på, at Miljøstyrelsen kan optage samarbejdet med nabomedlemsstaten. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet må ikke igangsætte udarbejdelse af støjkort og støjhandlingsplan, før Miljøstyrelsen er underrettet.

Kapitel 6

Ikrafttrædelse

§ 32. Bekendtgørelsen træder i kraft den ~~31. december 2018~~15. september 2017.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. ~~1309-1065~~ af ~~21. december 2014~~12. september 2017 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner ophæves.

Miljø- og Fødevareministeriet, den

Jacob Ellemann-Jensen

/Søren Bukh Svenningsen

Bilag 1

Tekniske krav til indrapportering af fysiske data jf. § 3, stk. 2, § 5, stk. 2, § 7, stk. 3 og § 9, stk. 2.

Tekniske krav til indrapportering af fysiske data for større veje, jernbaner, lufthavne og større samlede byområder samt hovedstadsområdet udpeget til strategisk kortlægning af støj jf. § 3, stk. 2, § 5, stk. 2, § 7, stk. 3 og § 9, stk. 2.

B1.1 Data sendes til Miljøstyrelsen på en af følgende måder:

1. E-mail (max 100 MB) eller digital post (max 10 MB) – sendes til Miljøstyrelsens hovedpostkasse: mst@mst.dk
2. Digitalt overført – upload af data til Miljøstyrelsens støj ftp-site, som findes på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk
3. Digitalt på fysisk medie (USB) - sendes til Miljøstyrelsen, Haraldsgade 53, 2100 København Ø. Mrk. "Støjkortlægning (årstal) - udpeget til strategisk kortlægning af støj – navn myndighed".

Indrapportering af data sker ved at indsende datasæt for de i bekendtgørelsen nævnte veje, jernbaner, lufthavne og byområder. Datasæt skal overholde de specifikationer, som er angivet i vejledningen "Delivery guide for Environmental Noise Data: DF1_DF5: Major roads, major railways, major airports and agglomerations designated by the MS", som findes på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk.

Datasættet skal være i GIS-format ESRI Shapefiler. Data skal leveres i koordinatsystem og projektion ETRS89/UTM zone 32N (svarende til EPSG: 25832)¹.

B. 2 - B1. 5 nedenfor er noter til vejledningens afsnit 4 og 5. Afsnit 4 omhandler specifikationerne for tabelformat og indhold, mens afsnit 5 omhandler specifikationerne for det geografiske format.

B1.2 For større, samlede byområder samt hovedstadsområdet

Antal indbyggere i de større samlede byområder og hovedstadsområdet jf. vejledningens afsnit 4.1.

B1.3 For større veje

Tabel 1.1 Noter vedr. følgende oplysninger jf. vejledningens afsnit 4.2:

Indhold	Eksempel på indhold	Forklaring
Entydig kode for den rapporterende myndighed som defineret	v	v = Vejmyndighed
EU-vej ID	E20	Europavejsrute
National vej ID	3	Nationale vejnummer
National vej navn	Amagermotorvejen	Vejnavn
Årlig trafikmængde	x antal	Antal biler
Unik vej ID	DK_v_rd_00001	Format: DK = Landebetegnelse v = Entydig kode for vejmyndighed rd = road xxxxx = de fem cifre er løbende nummerering
Længde af vejstrækninger	x km	Antal kilometer

B1.4 For større jernbaner

Tabel 1.2 Noter vedr. følgende oplysninger jf. vejledningens afsnit 4.3:

Indhold	Eksempel på	Forklaring
---------	-------------	------------

¹ International kode for projektionsangivelse, EPSG er en forkortelse for European Petroleum Survey Group.

	indhold	
Entydig kode for den rapporterende myndighed som defineret	b	b = Banemyndighed
National bane ID1		National bane nummer
National bane ID2		National bane nummer
Unik bane ID	DK_b_rl_00001	Format: DK = Landebetegnelse b = Entydig kode for Banemyndighed rl = rail xxxxx = de fem cifre er løbende nummerering
Årlig trafikmængde	x antal	Antal tog
Længde af strækninger	x km	Antal kilometer

B1. 5 For større lufthavne

Antal operationer om året (en operation er en start eller en landing) jf. vejledningens afsnit 4.4.

Bilag 2

Tekniske krav til støjkortlægning jf. § 7, stk. 2, § 12, stk. 1, og § 16, stk. 1

Tekniske krav til indrapportering af støjdata jf. bekendtgørelsens kapitel 3 om større veje, jernbaner, lufthavne, større samlede byområder og hovedstadsområdet samt stilleområder udpeget til strategisk kortlægning af støj jf. kriterierne i bilag 1.

Data tilsendes Miljøstyrelsen på en af følgende måder:

1. E-mail (max 100 MB) eller digital post (max 10 MB) – sendes til Miljøstyrelsens hovedpostkasse: mst@mst.dk
2. Digitalt overført – upload af data til Miljøstyrelsens støj ftp-site som findes på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk
3. Digitalt på fysisk medie (USB) - sendes til Miljøstyrelsen, Haraldsgade 53, 2100 København Ø. Mrk. "Støjkortlægning (årstal) - strategisk støjkortlægning – navn myndighed".

Indrapportering sker ved at indsende datasæt, som omhandler støjkortlægningen af de udpegede veje, jernbaner, lufthavne, byområder samt stilleområder. Data, både den statistiske information for støj (tabeller) og støjkortene (grafiske kort), skal overholde de specifikationer, som er angivet i vejledningen "Delivery guide for Environmental Noise Data: DF4_DF8: Strategic noise maps for major roads, major railways, major airports and agglomerations", som findes på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk

De geografiske data skal leveres i GIS-formatet ESRI Shapefiler. Data skal leveres i koordinatsystem og projektion Datum ETRS89/UTMzone 32N (svarende til EPSG: 25832)

Udover specifikationerne i vejledningen om indrapportering af data for støjbelastningen i 4 meters højde over terræn, skal der også indrapporteres data for støjbelastningen beregnet i 1,5 meters højde over terræn for veje, jernbaner og byområder.

B2. 1 Generelle krav

Støjkort benyttes her som en fælles betegnelse for grafiske kort med støjzoner og for opgørelser af støjbelastningen, f. eks. i form af antal støjbelastede boliger og personer. Støjkortene skal beskrive situationen i kalenderåret forud for kortlægningsfristerne. De data om driftsforhold (f.eks. trafikoplysninger), der ligger til grund for støjberegningerne, må højst være 3 år gamle. Dette krav omfatter ikke oplysninger om støjuddannelsen (kildedata) fra køretøjer, tog og fly, idet disse indgår som standardiserede værdier i de støjberegningsmetoder, der skal anvendes ved kortlægningerne. Kravet betyder, at den ansvarlige myndighed skal have vurderet og om nødvendigt revideret oplysningerne indenfor de seneste 3 år. Hvis støjkortlægningen påbegyndes inden udløbet af kalenderåret forud for kortlægningsfristen, må beregningerne foretages på baggrund af fremskrevne data fra et (eller flere) af de forudgående tre år.

B2. 2 Generelle principper og datagrundlag for udarbejdelse af støjkort

Kortlægning af vej- og jernbanestøj samt flystøj og virksomhedsstøj skal gennemføres ved anvendelse af de fælles EU-støjvurderingsmetoder: "Common Noise Assessment Methods in the EU" (CNOSSOS-EU) jf. bilag 3, støjberegningsmodellen Nord2000. Kortlægning af flystøj og virksomhedsstøj skal foretages med de hidtil benyttede beregningsmodeller, jf. Miljøstyrelsens vejledning 5/1994 og 5/1993, idet støjberegning for virksomheder modificeres som anført i afsnit B2. 7.1. De forskellige typer af støj skal beregnes hver for sig, og de udgør hvert sit støjkort. Beregninger af støjens årsmiddelværdi skal foretages for dag-, aften- og natperioden med de hyppigheder af vejrklasser og øvrige generelle beregningsparametre, der er anført i afsnit B2. 10.

B2. 2.1 Bestemmelse af L_{den} og L_{night}

Ved beregning af L_{den} og L_{night} skal alle betydende refleksioner af lyden medtages, herunder fra terrænet. Det anbefales at medtage refleksioner op til 3. orden, så støjen ikke undervurderes. Vælges det at beregne med færre end 3. ordens refleksioner i byområder, kan der korrigeres for virkningen af den reflekterede lyd med metoden beskrevet i Rapport nr. 23 fra Referencelaboratoriet for Støjmålinger (RL 1/10). Ved beregning af støjbelastningen af boliger skal L_{den} og L_{night} bestemmes for den "indfaldende lyd" (frit felt), således at refleksion fra facaden af den bolig, hvis støjbelastning, man ønsker at bestemme, skal udelades. Hvis der ikke gennemføres en særskilt beregning af facadestøjniveauet, hvor bidraget fra denne refleksion udelades, kan niveauet af "indfaldende lyd" tilnærmes ved niveauet i de gridpunkter, der ligger tæt ved facaden, korrigeret med -3 dB. Støjbelastningen af en bolig udtrykkes ved den højeste værdi af støjniveauet ved en af boligens facader i den højde, som kortlægningen gennemføres for (1,5 eller 4 m). L_{den} og L_{night} skal bestemmes i både 1,5 og 4 meters højde over terrænet i hele det område, hvor støjniveauet er højere end L_{den} 55 dB og L_{night} 50 dB. Dog skal vejstøj i større, samlede byområder, som omfatter flere kommuner, alene kortlægges frem til kommunegrænserne.

B2. 2.2 Kortgrundlag

Kortets veldefinerede objekter (dvs. bygninger, bygningshøjder, vejmidter, jernbanemidter m.v.) skal have en geometrisk nøjagtighed, der er mindst lige så god som beskrevet for Kort10², dvs. at den absolutte middelfejl skal være mindre end 1 meter. Derudover skal nøjagtigheden for generalisering af objekter i det digitale kort være mindst lige så god som for Kort10.

Til kortlægningen skal der anvendes koordinatsystem og projektion Datum ETRS89/UTM zone 32N (svarende til EPSG: 25832), Eventuelle kortmaterialer, som ligger i andre projektioner, skal konverteres til den ovenfor nævnte projektion inden kortlægningen. Kortlægning i andre projektioner (eksempelvis System 34) og efterfølgende konvertering af resultaterne må ikke anvendes.

B2. 2.3 Beregningspræcision

De grafiske støjkort for byer og infrastrukturanlæg i byer skal udarbejdes på baggrund af beregninger i et gridnet med en maskestørrelse på højst 10 meter. Det anbefales dog, at der anvendes en maskestørrelse på 5 meter i tæt bymæssig bebyggelse, især hvis støjbelastningen af boliger også bestemmes på basis af beregning i gridnet. I åbne områder uden for bymæssig bebyggelse kan maskestørrelsen øges til maksimalt 30 meter, idet der for kortlægning af flystøj kan accepteres maskestørrelser op til 100 meter. Der kan anvendes både kvadratiske og triangulære gridnet.

Det anbefales, at virkningen af alle genstande, som kan påvirke lydens udbredelse, tages med i beregningerne, herunder støjskærme, jordvolde og bygninger. Bygninger kan både skærme for støjen og reflektere den. Højden af afskærmning tæt ved vej eller jernbane skal så vidt muligt fastsættes med en nøjagtighed på 0,25 m, men en mindre nøjagtighed – evt. fastlæggelse af afskærmningen ved skøn – er acceptabel. Højden af bygninger kan bestemmes ved visuel inspektion.

~~Hvis der til brug for opgørelserne af antal støjbelastede personer og boliger gennemføres en særskilt beregning af facadestøjniveauer, skal støjen beregnes i mindst ét punkt ved alle facader af beboelsesbygninger i højden 1,5 m og 4 m. Beregning af støjniveauet i lukkede (eller delvis lukkede) gårdrum kan udelades, medmindre det ønskes at afgøre, om der er boliger med stille facader. I stedet for at placere facadepunkter på en bygning med en fast indbyrdes afstand på f.eks. 5 m, kan en mere nøjagtig kortlægning opnås ved at underopdele bygningspolygonen i et antal polygoner, der hver svarer til et adressepunkt.~~

² Kort10 er en del af TOP10DK, som er betegnelsen for Kort & Matrikelstyrelsens landsdækkende topografiske grundkortdatabase.

I mange tilfælde er det tilstrækkeligt at regne terrænet som plant, bortset fra evt. støjskærme. Det gælder især i byområder, hvor afstanden mellem støjilden (vej eller jernbane) og de støjbelastede boliger i randbebyggelsen normalt er lille.

I åbent land kan risikoen for fejl ved at regne terrænet som plant være større. Hvis terrænet er plant inden for ± 1 m er fejlen ved at regne terrænet for helt plant dog beskeden, og der kan derfor ses bort herfra.

Til brug for strategisk støjkortlægning kan det generelt forudsættes, at terrænet er absorberende (klasse D i Nord2000) (G-værdi = 1) uden for byområder og reflekterende (klasse G i Nord2000) (G-værdi = 0) i byområder. Større grønne områder i byen, som for eksempel parker og fodboldbaner, skal dog regnes absorberende (G-værdi = 1). Vandflader regnes som reflekterende. Vejoverflader er reflekterende, mens jernbaneterræn med skærver bedst tilnærmes med absorberende terræn (G-værdi = 0) (klasse D i Nord2000).

Ved kortlægning af vejstøj i større, samlede byområder, som består af flere kommuner, skal de enkelte kommuner i byområdet kortlægge støjen i hele kommunen frem til kommunegrænserne, men ikke udenfor disse.

Støjbidrag fra veje i nabokommunerne skal derimod medtages i beregningerne, hvis de støjer ind over kommunegrænsen og dermed bidrager til støjen i kortlægningsområdet. Tilsvarende gælder for større, samlede byområder, der udgør en del af en kommune, at eventuelle bidrag fra veje udenfor byområdet skal regnes med.

B2. 2.4 ~~Minimum~~ metode til optælling af antal støjbelastede boliger og personer

~~Metoden til optælling af personer er beskrevet i afsnit 2.8 i bilag 3. Det anbefales, at der benyttes en mere præcis fremgangsmåde til at bestemme antallet af støjbelastede boliger og personer, som er baseret på særskilte beregninger af støjniveauet ved boligernes facader, og hvor data benyttes data om antal boliger og personer, antal etager mv. hentes fra BBR-data. Til brug for strategisk støjkortlægning er nedenstående metode netop tilstrækkelig.~~

~~Det støjkortlagte område opdeles i et antal delområder med ensartet boligthed og struktur. Opdelingen kan med fordel ske ud fra Danmarks Geografiske Kvadratnet, hvor der foreligger oplysninger om antal boliger og antal beboere i delområder på 100 m x 100 m.~~

~~I hvert delområde opgøres, hvilke bygninger der indeholder boliger. For de pågældende bygninger bestemmes grundareal og antal af etager (med boliger) ud fra det grundkort og andre oplysninger, som har ligget til grund for støjberegningerne. Kendes antallet af etager ikke, kan det beregnes ved: bygningens totalhøjde divideret med gennemsnitlig etagehøjde (eller en standardhøjde på 2,8 m, hvis den faktiske højde ikke er kendt). På den måde kan det totale boligareal i delområdet beregnes, og antallet af boliger og beboere kan herefter fordeles på bygningerne ud fra andelen af det totale boligareal.~~

~~Endelig placeres bygningerne og de tilhørende boliger og personer inden for de forskellige støjintervaller ud fra det højeste støjniveau pr. bygning. Dette støjniveau kan findes ud fra gridberegningerne til de grafiske støjkort, som korrigeres med -3 dB til "indfaldende lyd", eller fra facadestøjberegninger.~~

B2. 3 Kortlægning af støj fra veje i større, samlede byområder

Kommuner i større, samlede byområder skal kortlægge den samlede vejstøj fra alle veje i kommunen indenfor afgrænsningen af det større, samlede byområde, herunder også støjen fra eventuelle større veje. Kommunen foretager derimod ikke en særskilt kortlægning af støjen fra de større veje. Der ud over skal støjbidrag fra vejtrafik udenfor kommunegrænserne eller udenfor afgrænsningen af byområdet medtages, hvis bidragene har betydning for den samlede støj i byområdet. Veje, som ligger længere fra afgrænsningen end afskæringskriterierne i Tabel B2. 1, giver med sikkerhed ikke betydende støjbidrag. Vejmyndighederne for de pågældende veje skal give de nødvendige trafikoplysninger og andre data til den kommune, der skal støjkortlægge.

Tabel B2. 1 Rapportering af trafikdata fra nabokommuner o.l.

Vejkategori efter årsdøgntrafik, ÅDT	Støjbidrag medregnes for veje indenfor følgende afstand
< 500	Kan udelades uanset afstand
500 - 4.000	250 meter
4.000 - 8.000	500 meter
8.000 - 16.000	1.000 meter
> 16.000 (ikke motorvej)	2.000 meter

Motorvej	4.000 meter
----------	-------------

Alle trafikale data skal tilvejebringes i relation til dag-, aften- og natperioden og som gennemsnitsværdier for hele året. I situationer, hvor der ikke foreligger trafiktællinger, eller hvor tælle materialet er så gammelt, at det ikke forekommer troværdigt, kan trafikdata baseres på kvalificerede skøn. Trafikmængder og hastigheder i de tre tidsrum skal fastlægges for de tre kategorier af køretøjer, der er beskrevet i afsnit 2.2 i bilag 3: lette køretøjer (person og varebiler) med længde under 5,5 m, toakslede tunge køretøjer med længde 5,5 – 12,5 m og flerakslede tunge køretøjer med længde over 12,5 m. Der skal anvendes faktiske gennemsnitshastigheder som indgangsdata, disse kan afvige fra de skilte hastigheder afhængigt af trafikforholdene. Kommunerne kan undlade at kortlægge veje med lav trafikintensitet, hvor støjbelastningen er uvæsentlig.

B2. 4 Kortlægning af støj fra større veje

Større veje skal kortlægges både udenfor og indenfor større, samlede byområder med separate støjkort for større veje i de større samlede byområder. Det er den pågældende vejmyndighed, der har ansvaret for at støjkortlægge vejen i det område, hvor støjniveauet er højere end L_{den} 55 dB og L_{night} 50 dB. Der gælder i øvrigt samme krav til opgørelse af trafikdata som ovenfor anført for kortlægning af vejstøj i byområder.

B2. 5 Kortlægning af togstøj

Større jernbaner skal kortlægges både udenfor og indenfor større, samlede byområder med separate støjkort for større jernbaner i de større samlede byområder. Miljøstyrelsen har offentliggjort data om kildestyrken af tog til brug for beregning med Nord2000 i Miljøprojekt 1014/2005. Ved beregning skal de nyeste kildestyrkedata anvendes. I beregningen af togstøjen skal udføres, som det fremgår af afsnit 2.3 i bilag 3 der for hver af de relevante typer af tog fastlægges, hvor mange meter tog pr. gennemsnitligt døgn (toglængde pr. år divideret med 365 dage), der kører på den betragtede strækning, og den fart det foregår med. Det kan forekomme, at de samme togtyper kører på den samme strækning med forskellig fart (f.eks. gennemkørende og standsende tog), og at de derfor skal beregnes som forskellige tog, med mindre der i stedet beregnes en vægnet gennemsnitshastighed. Trafikoplysningerne skal opdeles på dag-, aften- og natperioden.

B2. 6 Kortlægning af støj fra flytrafik

Hvis trafikken i en lufthavn er ændret så lidt i forhold til den tidligere støjkortlægning, at den samlede støjmængde TDENL er ændret mindre end 0,5 dB, kan den tidligere støjkortlægning fortsat anvendes, forudsat kortlægningen blev udført, som angivet i bilag 3.

Kortlægning efter reglerne i støjbekendtgørelsen omfatter støjen fra større civile lufthavne og desuden fra miljøgodkendte lufthavne og flyvepladser, der giver støjbidrag på mere end $L_{den} = 55$ dB eller $L_{night} = 50$ dB i byområder. Militære aktiviteter skal ikke medtages, og således er det alene påkrævet at beregne støjbidragene fra de civile aktiviteter i lufthavne, hvor der er både militære og civile operationer. Der er som hovedregel udført beregninger af støjbelastningen i forbindelse med miljøgodkendelse af lufthavne og flyvepladser, men der skal foretages en ny beregning, som angivet i bilag 3. Disse beregninger kan lægges til grund for støjkortlægningen. Det skal fremhæves, at støjkortlægningen skal udføres for trafikaltallet for året forud for kortlægningsåret.

Ved beregning af flystøj indgår beregningspunktets højde ikke som en parameter, så beregningerne gælder for både for 1,5 m. og 4 m. højde over terræn.

Ud over beregningen af L_{den} , som viser støjzonerne fra 55 dB til 75 dB med 5 dB spring, skal der også udføres beregninger af L_{night} , hvis lufthavnen har flyvninger i natperioden kl. 22 - 07. Beregningerne af L_{night} skal udføres på basis af hele kortlægningsårets nattrafik i det pågældende tidsrum, og skal vise støjzonerne fra 50 dB til 70dB med 5 dB spring.

B2. 7 Kortlægning af støj fra virksomheder i byområder

Kravet om støjkortlægning omfatter de (i)-mærkede virksomheder (IPPC-virksomheder).

Det er alene relevant at kortlægge de virksomheder, der giver anledning til en støjbelastning, som er større end $L_{den} = 55$ dB eller $L_{night} = 50$ dB i de pågældende byområder. Hvis det ud fra miljøgodkendelsens støjvilkår og oplysninger fra tilsynet kan afgøres, at en virksomhed ikke giver anledning til et støjniveau, som er højere end L_{den} 55 dB eller L_{night} 50 dB ved nogen bolig eller andet støjfølsomt område, består støjkortlægningen i alene at registrere, at den pågældende virksomhed ikke giver anledning til væsentlig støj.

Viser en overslagsmæssig støjberegning, at et mindre område omkring virksomheden er støjbelastet, så det skønnes, at færre end 10 boliger er berørt af niveauer mellem L_{den} 55 dB og 60 dB og af L_{night} mellem 50 og 55 dB, og at ingen boliger er belastet med højere niveauer, består kortlægningen i at registrere en cirkel eller anden figur, som illustrerer beliggenheden af L_{den} 55 dB og L_{night} 50 dB. Det kan indrapporteres, at ingen boliger eller personer er støjbelastet i det nævnte interval.

Til overslagsmæssig beregning benyttes miljøgodkendelsens støjvilkår eller en foreliggende støjberegning. Beliggenheden af støjkonturen for L_{den} 55 dB eller L_{night} 50 dB kan bestemmes ved at gå ud fra afstanden mellem kontrol- eller beregningspunkt og virksomhedens støjmæssige tyngdepunkt (eller - hvis det ikke kendes - midtpunktet) og regne med, at støjniveauet aftager med 6 dB pr. afstandsfordobling. L_{den} beregnes i denne sammenhæng som den højeste af følgende tre størrelser: støjgrænsen for dagperioden, støjgrænsen for aftenperioden + 5 dB, og støjgrænsen for natperioden + 10 dB. Som L_{night} benyttes i denne sammenhæng støjgrænsen for natperioden.

Hvis afstanden mellem virksomhedens tyngdepunkt og kontrolpunktet kaldes $d1$, og støjniveauet her er $L1$, er støjniveauet i afstanden $d2$: $L2 = L1 + 20 \cdot \log(d1/d2)$.

Denne overslagsmæssige beregning overvurderer støjen noget, især for virksomheder der ikke er i drift hele tiden i aften- og natperioden.

B2. 7.1 Beregning af støj fra virksomheder.

Hvis der er tale om et større støjbelastet område, skal der gennemføres en egentlig støjberegning i henhold til afsnit 2.5 i bilag 3. Her vil den dokumentation for virksomhedens støjbelastning (3D-støjmodel), som foreligger i forbindelse med miljøgodkendelse eller tilsyn, evt. kunne udnyttes, men der skal foretages en ny beregning, hvor der tages hensyn til følgende forskelle i forhold til sædvanlig brug af beregningsmetoden for virksomhedsstøj i Miljøstyrelsens vejledning 5/1993:

1- Referenceperioden for støj om dagen er kl. 07 - 19 på alle dage i hele året. Tilsvarende er referenceperioden for aftenstøjen hele perioden kl. 19 - 22, og for natperioden hele tidsrummet kl. 22 - 07. Således skal der korrigeres både for støjkildernes driftstid i løbet af de tre tidsrum og for driftstiden i løbet af et helt år.

2- Beregningsresultaterne korrigeres til en anslået årsmiddelværdi ved at tillægges en korrektion for, at der ikke er gunstige lydudbredelsesforhold hele året. Korrektionen, C_{met} , lægges til bidraget fra hver støjkilde³, inden bidragene summeres til det samlede støjniveau i beregningspunktet:

~~$C_{met} = C_s \cdot [1 - 10 \cdot (h_s - h_b) / d] \text{ dB}$, hvor~~

~~-- h_s er højden af støjkilden over lokalt terræn (i m), h_b er højden af beregningspunktet over lokalt terræn (i m), og d er den vandrette afstand (i m) mellem støjkilde og beregningspunkt.~~

~~-- C_s er 1,54 ved beregning af L_{max} , mens den er 0,7 ved beregning af L_{vmax} og 0 ved beregning af L_{night} ; for natstøjen er C_{met} således 0 dB.~~

~~- Hvis $d \leq 10 \cdot (h_s + h_b)$ er $C_{met} = 0 \text{ dB}$. Hvis h_s ikke er kendt, kan den til brug for beregningen af C_{met} sættes til 2 m.~~

3- Der gives ikke tillæg til det beregnede støjniveau for eventuelt indhold af toner eller impulser.

4- Sammenlægningen af de tre bidrag fra henholdsvis dag-, aften- og natperioden til L_{max} sker i hvert beregningspunkt.

Støjniveauet beregnes i begge højder 1,5 m og 4 m over lokalt terræn.

B2. 8 Stilleområder

Hvis en kommune har udpeget og afgrænset et stilleområde, indebærer det, at det får status som støjfølsomt område i planlægningen, og at der skal tages hensyn til støjbelastningen af området, når der udarbejdes støjhandlingsplaner for de støjkilder eller anlæg, der medfører en støjbelastning af området, eller der efterfølgende sker regulering af støjen i området, f.eks. ved meddelelse af miljøgodkendelser eller påbud til virksomheder.

Stilleområder skal optages i kommuneplanernes redegørelse for planernes forudsætninger, jf. lov om planlægning.

B2. 9 Rapportering til Miljøstyrelsen

B2. 9.1 Generelle oplysninger

³ -Korrektionen C_{met} stammer fra standarden ISO 9613-2, idet $C0$ er valgt i henhold til anbefalingerne i »Adaptation and revision of the interim noise computation methods for the purpose of strategic noise mapping. Final Report March 2003. EU Kommissionen«.

Der skal indrapporteres følgende generelle oplysninger:

1. En generel beskrivelse som omfatter beliggenhed, størrelse (længde) og overordnede trafikdata af de veje, jernbaner, lufthavne, samt i byområder tillige de virksomheder, der indgår i kortlægningen.
2. En beskrivelse af omgivelserne omkring større veje, jernbaner og lufthavne omfattende byområder, landsbyer, åbent land eller lignende, samt oplysninger om arealanvendelse og om andre væsentlige støjklider.
3. Anvendt støjberegningsprogram, samt en kortfattet beskrivelse af de generelle beregningsparametre og de benyttede principper til opgørelse af antal støjbelastede boliger og personer.
4. For kommuner i større, samlede byområder: En kortfattet beskrivelse af kommunen som omfatter beliggenhed, areal og indbyggertal. Hvor et større, samlet byområde udgør en del af en kommune, oplyses areal og indbyggertal for den del af kommunen, der udgør det større, samlede byområde.

Disse oplysninger sammenfattes i et dokument, som leveres i PDF format, således at det kan lægges på Miljøstyrelsens hjemmeside. Dette navngives således at den kortlæggende myndigheds navn fremgår entydigt af filnavnet. Hvis der ikke beregnes nye støjkort for en lufthavn, fordi trafikken kun er ændret uvæsentligt, skal dokumentet også gøre rede for vurderingen heraf og for ændringen af TDENL.

B2. 9.2 Støjdata

Der skal indrapporteres følgende støjdata:

1. Grafiske støjkort,
 2. Opgørelser af antal boliger og personer i større, samlede byområder belastet af støj fra vej-, jernbane og flytrafik samt fra virksomheder (hver støjkilde for sig),
- Opgørelser af antal boliger og personer både indenfor og udenfor større, samlede byområder belastet af støj fra større veje, jernbaner og lufthavne (hver støjkilde for sig),
3. Opgørelser af det samlede areal (i km²) af områder i og uden for større, samlede byområder, som er belastet med over 55, 65 og 75 dB fra henholdsvis større veje, jernbaner og lufthavne i 4 m højde over terræn (hver støjkilde for sig),
 4. Opgørelser af antal boliger og personer, der bor i boliger med særlig støjisolering (frivilligt),
 5. Opgørelser af antal boliger og personer i boliger med en stille facade (frivilligt).

Opgørelserne skal ikke afrundes, men angives som antal boliger hhv. personer. Arealer opgives i km² med tre decimaler og decimalkomma.

For større samlede byområder skal der indrapporteres grafiske støjkort for hver af de kortlagte støjklider med støjzonerne 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og 75 dB og derover, beregnet som L_{den} i både 1,5 og 4 m højde, og desuden støjzonerne 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB og 70 dB og derover, beregnet som L_{night} i både 1,5 og 4 m højde.

For større veje, jernbaner og lufthavne i og uden for større samlede byområder skal der tilsvarende indrapporteres grafiske støjkort med støjzonerne 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og 75 dB og derover, beregnet som L_{den} i både 1,5 og 4 m højde, og desuden støjzonerne for 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65 - 69 dB og 79 dB og derover, beregnet som L_{night} i både 1,5 og 4 m højde. Støjkortene skal være påført oplysninger om landsbyer, byer og større, samlede byområder indenfor støjzonerne.

Der indrapporteres en opgørelse af antal støjbelastede boliger og personer for hver støjklasse opdelt i 5 støjintervaller, der afgrænser områder, hvori støjniveauet er over 75 dB, 70-74 dB, 65-69 dB, 60-64 dB og 55-59 dB udtrykt ved L_{den} , og støjniveauet er over 70 dB, 65-69 dB, 60-64 dB, 55-59 dB og 50-54dB udtrykt ved L_{night} . For større veje, større jernbaner og større lufthavne opgøres både antallet af støjbelastede boliger og personer, som totalt belastes af det pågældende infrastrukturanlæg, og antallet af støjbelastede boliger og personer udenfor større, samlede byområder.

For at få ensartede støjkort i indrapporteringen skal hvert støjinterval tilknyttes en farve, som skal anvendes til farvelægning af de enkelte flader i de grafiske støjkort.

Tabel 2.2 Støjintervallernes farvekode

Støjinterval	Intervalfarve	RGB (rød-grøn-blå) decimalkode
--------------	---------------	-----------------------------------

50-54 dB (kun L_{night})	Grøn	153-255-0
55-59 dB	Gul	255-255-0
60-64 dB	Orange	255-153-0
65-69 dB	Rød	255-51-0
70-74 dB og L_{night} over 70 dB	Violet	153-51-204
over 75 dB (kun L_{den})	Blå	0-102-255

Derudover skal det samlede areal (i km² med tre decimaler) af områder i og udenfor større samlede byområder, der er belastet af L_{den} i intervallerne 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og 75 dB og derved, beregnet som L_{den} i 4 m højde, fra større veje, jernbaner og lufthavne indrapporteres.

For at sikre en entydig håndtering af de enkelte bidrag, skal kortlægningen afleveres i GIS-formatet: ESRI Shapefiler (.shp). Det benyttede koordinatsystem og projektion skal være Datum ETRS89/UTM zone 32N (svarende til EPSG: 25832),

B2. 9.3 Dataformater for de grafiske støjkort

Støj kortene skal indrapporteres som støjzoner. Ved en støjzone forstås et geografisk område, hvori støjniveauet ligger indenfor et af ovenstående støjintervaller angivet ved L_{den} eller L_{night} .

Det kan kræve, at der anvendes et GIS-værktøj til at danne fladerne og til efterfølgende at lagre datafilerne i det rette format. Til dannelse af fladerne kan der benyttes følgende fremgangsmåde: Griddata indlæses i et GIS-værktøj og placeres i koordinatsystem og projektion = Datum ETRS89/UTM zone 32N (svarende til EPSG: 25832). Derefter gennemføres en interpolering. Endelig dannes fladerne ved at konturere i 5 dB spring svarende til ovenstående støjintervaller.

Støjzoner rapporteres som flader (polygoner) som vektordata, ikke som isokurver (linjer).

Datamodellen som skal anvendes for støj kortet: GIS-formatet ESRI Shapefiler (.shp) ses i vejledningen "Delivery guide for Environmental Noise Data: DF4_DF8: Strategic noise maps for major roads, major railways, major airports and agglomerations". Følg vejledningen præcist både hvad angår datamodel og navngivning, og husk at æ, ø og å samt mellemrum ikke kan accepteres. Støj kort er specificeret i afsnit 5 og 5.1. Metodik i navngivning af GIS-filer ses i afsnit 8.2. Specifikationer for metadata for datasættet ses i afsnit 7.2.

B2. 9.4 Dataformater for opgørelserne af boliger, personer og arealer

Opgørelserne af den statistiske information om boliger, personer og arealer skal indrapporteres. Dette gøres ved at følge dataformaterne angivet i vejledningen "Delivery guide for Environmental Noise Data: DF4_DF8: Strategic noise maps for major roads, major railways, major airports and agglomerations". Specifikationer ses i afsnit 4 og metodik i navngivning af filer ses i afsnit 8.1. Specifikationer for metadata for datasættet ses i afsnit 7.1. Opgørelserne af boliger, personer og areal skal angives for hver kombination af støjklasse og støjinterval, hvilket fremgår af specifikationerne. Bemærk de 4 datasæt, som skal indrapporteres, som fremgår afsnit 4.1 til 4.4 i vejledningen.

B2. 9.5 Dataformat for stilleområder

De udpegede og afgrænsede stilleområder skal indrapporteres. De digitaliseres som flader (polygoner). Filformat og projektion skal være det samme som for støj kortene, jf. afsnit B2. 9.3. Dataformaterne ses i vejledningen "Delivery guide for Environmental Noise Data: DF4_DF8: Strategic noise maps for major roads, major railways, major airports and agglomerations". Specifikationer ses i afsnit 5.5 og metodik i navngivning af filer ses i afsnit 8.2.2. Specifikationer for metadata for datasættet ses i afsnit 7.3.

B2. 10 Meteorologiske og andre parametre ved beregning med Nord2000

Ved støj kortlægning af veje og jernbaner benyttes beregningsmodellen Nord2000 med de parametre, der fremgår af dette afsnit. Årsmiddelværdien af støjniveauet fastlægges på grundlag af beregning for fire vejrklasser, benævnt M8, M13, M18 og M24.

Ved støj kortlægning af veje og jernbaner i tætte byområder bestemmes årsmiddelværdien dog ud fra beregning af kun én vejrklasser, M13. Tætte byområder er karakteriseret ved høje, tæt beliggende bygninger og en stor andel af reflekterende

terræn; følgende kriterier kan benyttes til afgrænsning af tætte byområder: Bygninger i mere end to etager, andel af befestet (reflekterende) areal over 80 %, og bebyggelsesprocent over 80 %.

Tabell B2. 3 Årsfordeling (i %) af vejrklasser som funktion af lydudbredelsesretningen i dagperioden (kl. 07–19)

Klasse	0 gr.	10 gr.	20 gr.	30 gr.	40 gr.	50 gr.	60 gr.	70 gr.	80 gr.
M-8	50,4	51,9	52,9	53,9	54,8	55,2	55,0	54,4	53,1
M-13	25,9	26,0	25,3	23,6	21,2	19,1	18,0	17,5	18,3
M-18	17,9	17,0	16,8	17,1	17,8	18,2	18,4	18,4	18,2
M-24	5,8	5,1	4,9	5,3	6,3	7,5	8,7	9,6	10,4
Klasse	90 gr.	100 gr.	110 gr.	120 gr.	130 gr.	140 gr.	150 gr.	160 gr.	170 gr.
M-8	51,5	49,8	48,0	45,5	42,6	39,3	36,1	32,8	30,1
M-13	18,9	19,6	19,8	20,5	21,7	23,1	24,0	24,6	25,5
M-18	18,3	18,8	20,1	21,7	23,6	25,7	28,1	30,5	31,8
M-24	11,3	11,8	12,1	12,3	12,1	11,9	11,9	12,0	12,7
Klasse	180 gr.	190 gr.	200 gr.	210 gr.	220 gr.	230 gr.	240 gr.	250 gr.	260 gr.
M-8	27,7	26,3	26,3	27,3	28,7	30,0	31,2	32,0	32,4
M-13	26,4	26,0	24,5	22,1	19,7	17,8	16,8	16,4	17,3
M-18	32,0	32,1	31,6	30,8	29,7	28,7	27,4	26,5	25,7
M-24	14,0	15,6	17,6	19,8	21,9	23,6	24,7	25,0	24,5
Klasse	270 gr.	280 gr.	290 gr.	300 gr.	310 gr.	320 gr.	330 gr.	340 gr.	350 gr.
M-8	33,3	34,2	35,6	37,3	39,0	41,1	43,4	46,1	48,4
M-13	18,2	19,0	19,6	20,4	21,7	23,0	24,3	25,0	25,5
M-18	25,2	25,1	25,3	25,2	24,1	23,1	21,7	20,3	19,1
M-24	23,4	21,7	19,5	17,2	15,2	12,8	10,6	8,7	6,9

Tabell B2. 4 Årsfordeling (i %) af vejrklasser som funktion af lydudbredelsesretningen i aftenperioden (kl. 19–22)

Klasse	0 gr.	10 gr.	20 gr.	30 gr.	40 gr.	50 gr.	60 gr.	70 gr.	80 gr.
M-8	39,1	40,7	42,1	43,9	45,1	45,5	45,4	44,9	44,0
M-13	31,5	31,4	30,0	27,3	24,7	23,0	22,3	21,9	22,0
M-18	20,4	19,5	19,4	19,8	20,2	20,1	19,7	19,4	18,9
M-24	9,0	8,4	8,4	8,9	9,9	11,4	12,6	13,9	15,0
Klasse	90 gr.	100 gr.	110 gr.	120 gr.	130 gr.	140 gr.	150 gr.	160 gr.	170 gr.
M-8	42,7	41,2	39,6	37,3	34,7	31,5	28,4	25,0	22,1
M-13	22,5	22,6	22,9	23,3	24,1	25,3	26,0	26,6	27,5
M-18	19,1	19,9	20,9	22,7	24,6	27,1	29,5	32,3	33,6
M-24	15,8	16,3	16,7	16,6	16,6	16,2	16,1	16,1	16,8
Klasse	180 gr.	190 gr.	200 gr.	210 gr.	220 gr.	230 gr.	240 gr.	250 gr.	260 gr.
M-8	20,1	19,0	19,4	20,4	21,7	22,7	23,6	24,4	25,1
M-13	28,5	28,0	25,8	23,1	20,9	19,4	18,6	18,1	18,2
M-18	33,3	33,2	33,0	32,1	30,7	29,5	28,5	27,7	27,7
M-24	18,1	19,8	21,8	24,4	26,6	28,4	29,4	29,8	28,9
Klasse	270 gr.	280 gr.	290 gr.	300 gr.	310 gr.	320 gr.	330 gr.	340 gr.	350 gr.
M-8	25,8	26,7	27,8	29,1	30,4	31,8	33,5	35,7	37,7
M-13	19,1	20,0	20,9	22,0	23,6	25,8	27,9	29,3	30,4
M-18	27,8	28,1	28,6	28,7	28,1	26,7	25,0	23,3	21,8

M-24	27,4	25,3	22,8	20,2	17,9	15,7	13,5	11,7	10,1
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Tabel B2. 5. Årsfordeling (i %) af vejrklasser som funktion af lydudbredelsesretningen i natperioden (kl. 22–07)

Klasse	0-gr.	10-gr.	20-gr.	30-gr.	40-gr.	50-gr.	60-gr.	70-gr.	80-gr.
M-8	32,8	34,4	36,1	37,6	38,3	38,4	37,9	37,1	35,6
M-13	33,7	33,5	31,2	28,4	26,5	25,4	25,0	24,7	25,5
M-18	21,0	19,8	20,0	20,6	20,8	20,2	20,0	19,6	19,0
M-24	12,5	12,4	12,7	13,4	14,4	16,0	17,1	18,6	19,9
Klasse	90-gr.	100-gr.	110-gr.	120-gr.	130-gr.	140-gr.	150-gr.	160-gr.	170-gr.
M-8	33,9	31,7	29,4	27,0	24,1	21,4	18,8	16,2	14,2
M-13	25,9	26,2	26,4	26,4	26,7	26,6	26,7	26,7	26,7
M-18	19,5	20,8	22,8	25,3	28,0	31,1	33,4	35,2	36,0
M-24	20,8	21,2	21,4	21,4	21,2	20,9	21,1	21,9	23,1
Klasse	180-gr.	190-gr.	200-gr.	210-gr.	220-gr.	230-gr.	240-gr.	250-gr.	260-gr.
M-8	12,8	12,2	12,6	13,7	15,3	16,5	17,5	18,4	19,2
M-13	26,5	25,8	24,1	22,2	20,5	19,4	18,9	18,9	19,8
M-18	36,2	35,3	34,4	33,0	31,6	30,1	29,1	28,4	27,7
M-24	24,6	26,6	28,9	31,1	32,7	34,0	34,5	34,3	33,4
Klasse	270-gr.	280-gr.	290-gr.	300-gr.	310-gr.	320-gr.	330-gr.	340-gr.	350-gr.
M-8	20,0	21,2	22,6	24,2	25,8	27,3	28,9	30,3	31,7
M-13	21,2	22,6	24,0	25,4	27,0	28,8	30,3	31,8	32,8
M-18	27,2	26,9	26,7	26,3	25,9	25,3	24,5	23,4	22,4
M-24	31,5	29,3	26,7	24,1	21,3	18,6	16,3	14,4	13,1

B2. 10.1 Øvrige meteorologiske parametre

Tabel B2. 6. Lydudbredelsesparametre i de fire vejrklasser

Klasse	M-8	M-13	M-18	M-24
A (log-led)	0,4	0	0,4	1,0
B (lin-led)	0	0	0	0,04

Det forudsættes ved beregning af årsmiddelværdier med udbredelsesparametre, at ruhedslængden (parameter, der fastlægger vindprofilen) er 0,025m.

Der regnes med lufttemperatur og relativ fugtighed, som er specifik for de enkelte vejrklasser, idet parametrene også afhænger af udbredelsesretningen. Ved beregning i *tætte byområder*, hvor der alene regnes med én vejrklasse, M13, benyttes dog parametre for lufttemperatur og relativ fugtighed, der er uafhængige af retningen. Disse er:

Tabel B2. 7. Temperatur og relativ luftfugtighed ved beregning for tætte byområder med én vejrklasse

	Temperatur	RH
Dag (kl. 07–19)	9,5 °C	80,0 %
Aften (kl. 19–22)	8,4 °C	86,5 %
Nat (kl. 22–07)	6,6 °C	93,6 %

Tabel B2. 8. Lufttemperatur (i °C) i hver vejrklasse som funktion af lydudbredelsesretningen i dagperioden (kl. 07–19)

Klasse	0-gr.	10-gr.	20-gr.	30-gr.	40-gr.	50-gr.	60-gr.	70-gr.	80-gr.
M-8	10,2	10,2	10,1	10,1	10,2	10,2	10,3	10,3	10,3
M-13	9,5	9,9	10,2	10,2	10,0	9,4	9,1	8,8	8,8
M-18	8,8	8,4	8,1	8,2	8,5	9,0	9,2	9,4	9,4
M-24	5,2	4,3	3,8	4,0	4,7	5,4	5,9	6,3	6,7
Klasse	90-gr.	100-gr.	110-gr.	120-gr.	130-gr.	140-gr.	150-gr.	160-gr.	170-gr.
M-8	10,3	10,3	10,3	10,3	10,3	10,2	10,1	9,8	9,6
M-13	8,7	8,6	8,6	8,7	9,0	9,3	9,4	9,6	9,9
M-18	9,4	9,5	9,6	9,6	9,6	9,6	9,7	9,8	9,9
M-24	7,0	7,3	7,4	7,5	7,4	7,4	7,3	7,4	7,4
Klasse	180-gr.	190-gr.	200-gr.	210-gr.	220-gr.	230-gr.	240-gr.	250-gr.	260-gr.
M-8	9,3	9,0	9,0	9,1	9,3	9,4	9,5	9,6	9,6
M-13	10,1	10,4	10,3	10,0	9,6	9,1	8,8	8,5	8,4
M-18	9,9	9,9	9,9	10,0	10,0	10,0	10,0	9,9	9,8
M-24	7,7	8,0	8,4	8,7	9,0	9,2	9,4	9,6	9,7
Klasse	270-gr.	280-gr.	290-gr.	300-gr.	310-gr.	320-gr.	330-gr.	340-gr.	350-gr.
M-8	9,7	9,7	9,8	9,8	9,9	9,9	10,0	10,1	10,1
M-13	8,3	8,3	8,3	8,4	8,6	8,9	9,1	9,2	9,4
M-18	9,8	9,9	10,0	10,0	9,9	9,9	9,7	9,5	9,2
M-24	9,7	9,6	9,5	9,3	9,1	8,7	8,2	7,3	6,3

Tabel B2-9 Lufttemperatur (i °C) i hver vejrklasser som funktion af lydudbredelsesretningen i aftenperioden (kl. 19–22)

Klasse	0-gr.	10-gr.	20-gr.	30-gr.	40-gr.	50-gr.	60-gr.	70-gr.	80-gr.
M-8	9,6	9,6	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0	10,0	10,1
M-13	9,4	9,5	9,6	9,5	9,3	9,0	8,7	8,5	8,3
M-18	7,9	7,6	7,5	7,6	7,9	8,1	8,2	8,2	8,2
M-24	3,6	3,2	3,0	3,2	3,8	4,4	4,8	5,2	5,6
Klasse	90-gr.	100-gr.	110-gr.	120-gr.	130-gr.	140-gr.	150-gr.	160-gr.	170-gr.
M-8	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,4	10,4	10,4	10,3
M-13	8,3	8,2	8,1	8,2	8,5	8,9	9,1	9,4	9,6
M-18	8,1	8,1	8,2	8,2	8,1	8,1	8,3	8,3	8,5
M-24	5,8	5,9	6,0	6,0	5,9	5,7	5,5	5,4	5,4
Klasse	180-gr.	190-gr.	200-gr.	210-gr.	220-gr.	230-gr.	240-gr.	250-gr.	260-gr.
M-8	10,0	9,8	9,6	9,6	9,7	9,8	9,8	9,7	9,7
M-13	9,9	10,1	10,1	9,8	9,3	9,0	8,7	8,7	8,5
M-18	8,4	8,5	8,7	8,9	9,1	9,2	9,0	9,0	8,9
M-24	5,7	6,0	6,2	6,5	6,8	7,0	7,3	7,5	7,6
Klasse	270-gr.	280-gr.	290-gr.	300-gr.	310-gr.	320-gr.	330-gr.	340-gr.	350-gr.
M-8	9,6	9,6	9,5	9,5	9,5	9,4	9,4	9,5	9,6
M-13	8,4	8,2	8,2	8,3	8,5	8,9	9,0	9,2	9,2
M-18	8,9	9,0	9,1	9,2	9,1	9,0	8,8	8,5	8,3
M-24	7,6	7,5	7,3	7,0	6,7	6,3	5,7	5,1	4,3

Tabel B2-10 Lufttemperatur (i °C) i hver vejrklasser som funktion af lydudbredelsesretningen i natperioden (kl. 22–07)

Klasse	0-gr.	10-gr.	20-gr.	30-gr.	40-gr.	50-gr.	60-gr.	70-gr.	80-gr.
--------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Table B2.12 Relativ luftfugtighed (i %) i hver vejrkasse som funktion af lydudbredelsesretningen i aftenperioden (kl. 19 – 22)

Klasse	0 gr.	10 gr.	20 gr.	30 gr.	40 gr.	50 gr.	60 gr.	70 gr.	80 gr.
M-8	83	84	84	84	83	83	83	82	82
M-13	83	82	81	81	82	83	83	84	84
M-18	81	81	81	81	81	81	82	82	82
M-24	84	84	85	85	84	83	83	83	83
Klasse	90 gr.	100 gr.	110 gr.	120 gr.	130 gr.	140 gr.	150 gr.	160 gr.	170 gr.
M-8	82	81	81	80	79	78	77	76	75
M-13	84	85	85	85	84	84	83	82	82
M-18	83	83	84	84	85	85	85	85	85
M-24	84	84	84	84	85	86	87	88	89
Klasse	180 gr.	190 gr.	200 gr.	210 gr.	220 gr.	230 gr.	240 gr.	250 gr.	260 gr.
M-8	75	75	75	75	75	75	76	76	77
M-13	80	79	79	80	80	81	81	82	83
M-18	86	86	85	85	85	84	84	84	84
M-24	90	90	90	90	89	88	88	87	86
Klasse	270 gr.	280 gr.	290 gr.	300 gr.	310 gr.	320 gr.	330 gr.	340 gr.	350 gr.
M-8	77	78	79	79	80	81	81	82	82
M-13	84	84	84	85	85	85	84	84	84
M-18	84	84	84	83	83	83	83	82	82
M-24	86	86	85	84	84	83	83	83	83
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Table B2.13 Relative luftfugtighed (i %) i hver vejrkasse som funktion af lydudbredelsesretningen i natperioden (kl. 22 – 07)

Klasse	0 gr.	10 gr.	20 gr.	30 gr.	40 gr.	50 gr.	60 gr.	70 gr.	80 gr.
M-8	91	92	92	92	92	92	92	91	91
M-13	92	91	92	92	92	93	93	93	93
M-18	90	90	90	89	89	90	90	90	91
M-24	90	90	90	90	90	89	89	89	89
Klasse	90 gr.	100 gr.	110 gr.	120 gr.	130 gr.	140 gr.	150 gr.	160 gr.	170 gr.
M-8	91	91	91	90	90	90	89	88	88
M-13	93	93	93	93	93	93	92	92	92
M-18	91	91	91	92	92	92	92	92	92
M-24	89	89	89	90	90	90	91	91	92
Klasse	180 gr.	190 gr.	200 gr.	210 gr.	220 gr.	230 gr.	240 gr.	250 gr.	260 gr.
M-8	88	88	87	87	87	88	88	88	88
M-13	91	91	90	90	91	91	91	91	92
M-18	92	92	92	92	92	92	92	92	92
M-24	92	92	92	92	92	92	92	92	92
Klasse	270 gr.	280 gr.	290 gr.	300 gr.	310 gr.	320 gr.	330 gr.	340 gr.	350 gr.
M-8	88	89	89	89	89	90	90	91	91
M-13	92	92	92	92	92	92	92	92	92
M-18	92	92	92	92	92	92	91	91	91
M-24	91	91	91	91	90	90	90	90	90

Turbulensstyrke for vind- og temperaturfluktuationer:

1. Turbulensstyrke for vindhastighed $CW^2 = 0,12 \text{ m}^{-1} \text{ s}^{-2}$

2. Turbulensstyrke for temperatur $Ct^2 = 0,008 \text{ K s}^{-2}$

Standardafvigelsen af vindhastigheden i lydudbredelsesretningen, $\sigma_{w,z}$, sættes til 0

Standardafvigelsen af temperaturgradienten, $\sigma_{w,z}$, sættes ligeledes til 0

Terrænujævnhedsparameter (roughness class): 0 (Nil)

Terrænoverfladeimpedans: Porøst terræn (D): 200 kNsm^{-4} , reflekterende terræn (G): 20.000 kNsm^{-4}

Bilag 3

Vurderingsmetoder for støjindikatorerne

Jf. direktiv 2002/49/EF, artikel 6

1. INDLEDNING

L_{den} og L_{night} -værdierne bestemmes ved vurderingspositionerne ved beregning i henhold til metoden, der er fastlagt i kapitel 2, og dataene, der er beskrevet i kapitel 3. Målingerne gennemføres i henhold til kapitel 4.

2. FÆLLES STØJVURDERINGSMETODER

2.1. Generelle bestemmelser – vejstøj, togstøj og støj fra virksomheder

2.1.1. Indikatorer og bestemmelse af frekvensområder og -bånd

Støjberegninger skal gennemføres i frekvensområdet for oktavniveau fra 63 Hz til 8 kHz. Resultaterne for frekvensbåndene skal oplyses for det tilsvarende frekvensinterval.

Beregninger foretages i oktavniveau for vejstøj, togstøj og støj fra virksomheder, med undtagelse af lydeffektniveauet for støjkilder fra tog, hvor man anvender 1/3-oktavniveau. På grundlag af resultaterne af disse oktavniveauberegninger beregnes det konstante A-vægtede gennemsnitlige lydtrykniveau for døgnperioderne dag, aften og nat for vejstøj, togstøj og støj fra virksomheder, som defineret i bilag I og jf. artikel 5 i direktiv 2002/49/EF, ved at summere alle frekvenser:

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

hvor

A_i er den A-vægtede korrektion i henhold til IEC 61672-1

i = frekvensbåndets indeks

og T er døgnperioden, dvs. dag, aften eller nat.

Støjparametre:

L_p	Det øjeblikkelige lydtrykniveau	(dB) (re $2 \cdot 10^{-5}$ Pa)
$L_{Aeq,LT}$	Det overordnede konstante lydniveau L_{Aeq} som følge af alle kilder og spejlede kilder ved punkt R	(dB) (re $2 \cdot 10^{-5}$ Pa)
L_W	"In situ"-lydeffektniveauet for en punktkilde (i bevægelse eller stationær)	(dB) (re 10^{-12} W)
$L_{W,i,ret}$	Det retningsbestemte "in situ"-lydeffektniveau for det i 'ende frekvensbånd	(dB) (re 10^{-12} W)
L_W	Det gennemsnitlige "in situ"-lydeffektniveau pr. meter af linjekilden	(dB/m) (re 10^{-12} W)

Andre fysiske parametre:

p	effektivværdien af det øjeblikkelige lydtryk	(Pa)
p_0	Referencelydtryk = $2 \cdot 10^{-5}$ Pa	(Pa)
W_0	Referencelydeffekt = 10^{-12} W	(watt)

2.1.2. Kvalitetsramme

Nøjagtigheden af inputværdierne

De inputværdier, som påvirker en kildes emissionsniveau, skal bestemmes med en nøjagtighed, der svarer til en usikkerhed på højst $\pm 2\text{dB(A)}$ i kildens emissionsniveau (alle andre parametre forbliver uændrede).

Anvendelse af standardværdier

Ved anvendelse af metoden skal inputdataene afspejle den reelle anvendelse. Generelt skal beregninger ikke bero på standardiserede inputværdier for input eller på antagelser. Standardiserede inputværdier eller antagelser kan accepteres, hvis indhentningen af reelle data er forbundet med uforholdsmæssigt store omkostninger.

Kvaliteten af beregningssoftwaren

Det skal kunne dokumenteres, at beregningssoftwaren kan anvende nærværende metoder ved hjælp af en attestation af resultater på baggrund af test-cases.

2.2. Vejstøj

2.2.1. Kildebeskrivelse

Kategorisering af køretøjer

Kilden til vejstøj bestemmes ved at kombinere støjemissionerne fra hvert enkelt køretøj, der udgør trafikstrømmen. Disse køretøjer inddeles i fem separate kategorier i forhold til deres støjemissionskarakteristika:

Kategori 1: Lette motorkøretøjer

Kategori 2: Middeltunge køretøjer

Kategori 3: Tunge køretøjer

Kategori 4: Tohjulede motorkøretøjer

Kategori 5: Åben kategori

Vedrørende tohjulede motorkøretøjer inddeles de yderligere i knallerter og mere kraftfulde motorcykler, da de opererer med vidt forskellige køremåder, og da deres tal som regel er vidt forskellige.

De første fire kategorier skal anvendes, mens den femte kategori ikke er obligatorisk. Det forventes, at det for nye køretøjer, der udvikles i fremtiden, og som har markant anderledes støjemissioner, vil blive nødvendigt at definere en ekstra kategori. Denne kategori kunne for eksempel omfatte elektriske køretøjer eller hybridkøretøjer eller andre køretøjer, som udvikles i fremtiden, og som afviger markant fra køretøjerne i kategori 1-4.

Oplysninger om de forskellige kategorier af køretøjer kan ses i tabel (2.2.a).

Tabel (2.2.a): Kategorier af køretøjer

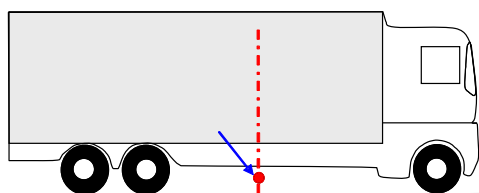
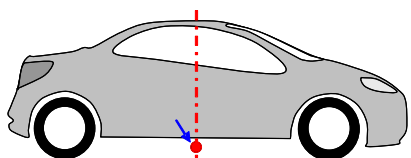
Kategori	Navn	Beskrivelse	Køretøjskategori inden for EF-typegodkendelsen af køretøjer⁴
-----------------	-------------	--------------------	--

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 (EUT L 263 af 9.10.2007) om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

1	Lette motorkøretøjer	Personbiler, varevogne $\leq 3,5$ tons, SUV'er ⁵ , MPV'er ⁶ , herunder påhængskøretøjer og campingvogne	M1 og N1
2	Middeltunge køretøjer	Middeltunge køretøjer, varevogne $> 3,5$ tons, busser, autocampere osv. med to aksler og dobbeltmonterede dæk på bagakslen	M2, M3 og N2, N3
3	Tunge køretøjer	Tunge køretøjer, turistbusser, busser med tre eller flere aksler	M2 og N2 med påhængskøretøj, M3 og N3
4	Tohjulede motorkøretøjer	4a To-, tre- og firehjulede knallerter	L1, L2, L6
		4b Motorcykler med og uden sidevogne, trehjulede og firehjulede motorcykler	L3, L4, L5, L7
5	Åben kategori	Defineres i forhold til fremtidige behov	Ikke relevant

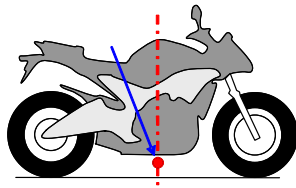
Antal og placering af ækvivalente lydilder

Ved denne metode repræsenteres de enkelte køretøjer (kategori 1, 2, 3, 4 og 5) ved én enkelt punktkilde, som udstråler på en ensartet måde ud i $2\text{-}\pi$ -halvrummet over jorden. Den første refleksion i vejbelægningen behandles implicit. Denne punktkilde er placeret 0,05 m over vejbelægningen, hvilket illustreres i Figur (2.2.a).



⁵ "Sport Utility Vehicles"

⁶ Multifunktionelle køretøjer



Figur (2.2.a): Placeringen af ækvivalente punktkilder på lette motorkøretøjer (kategori 1), tunge køretøjer (kategori 2 og 3) og tohjulede motorkøretøjer (kategori 4)

Trafikstrømmen repræsenteres ved en linjekilde. Ved modellering af en vej med flere vognbaner bør alle vognbanerne ideelt set repræsenteres ved en linjekilde, som placeres i midten af hver enkelt vognbane. Det kan imidlertid også accepteres at modellere en linjekilde i midten af en tosporet vej eller at placere en linjekilde for hver vognbane i den yderste vognbane på en flersporet vej.

Lydeffektmission

Generelle betragtninger

Kildens lydeffekt defineres i et "semi-frit lydfelt", hvormed lydeffekten omfatter effekten af refleksionen i jorden direkte under den modellerede kilde, hvor der ikke er nogen forstyrrende objekter i dens umiddelbare nærhed, bortset fra refleksionen i vejbelægningen, som ikke er direkte under den modellerede kilde.

Trafikstrømmen

Trafikstrømmens støjmission repræsenteres ved en linjekilde, som er kendetegnet ved dens retningsbestemte lydeffekt pr. meter pr. frekvens. Dette svarer til summen af støjmissionen for de enkelte køretøjer i trafikstrømmen og tager højde for den tid, køretøjerne har tilbragt på den pågældende vejstrækning. Indføjelse af det enkelte køretøj i trafikstrømmen kræver, at man anvender en model for trafikstrømme.

Hvis man antager en stabil trafikstrøm med Q_m køretøjer fra kategori m pr. time, som kører med en gennemsnitsfart på v_m (i km/t), beregnes den retningsbestemte lydeffekt pr. meter i frekvensbånd i i linjekilden $L_{W', eq, linje, i, m}$ ved:

$$L_{W', eq, linje, i, m} = L_{W, i, m} + 10 \times \lg \left(\frac{Q_m}{1000 \times v_m} \right) \quad (2.2.1)$$

hvor $L_{W, i, m}$ er den retningsbestemte lydeffekt for et enkelt køretøj. $L_{W, m}$ udtrykkes i dB (re 10^{-12} W/m). Disse lydeffektniveauer beregnes for hvert oktavniveau i fra 63 Hz til 8 kHz.

Data for trafikstrømmen, Q_m , skal udtrykkes som det årlige gennemsnit pr. time for hver døgnperiode (dag-aften-nat), for hver køretøjskategori og for hver linjekilde. For alle kategorier skal der bruges inputdata om trafikstrømme fra trafiktællinger eller fra trafikmodeller.

Hastigheden v_m er en repræsentativ hastighed for hver køretøjskategori: i de fleste tilfælde er det den laveste maksimale tilladte hastighed for vejstrækningen og den maksimale tilladte hastighed for køretøjskategorien. Hvis der ikke kan tilvejebringes lokale måledata, anvendes den maksimale tilladte hastighed for køretøjskategorien.

De enkelte køretøjer

I trafikstrømmen antages det, at alle køretøjer i kategori m kører med samme hastighed, altså v_m , som er den gennemsnitlige hastighed for strømmen af køretøjer fra den pågældende kategori.

Et køretøj modelleres ved en række matematiske ligninger, der repræsenterer de to primære støjklender:

1. Rullestøj, som skyldes interaktionen mellem dækket og vejbelægningen
2. Motorstøj, som skyldes køretøjets kraftoverførsel (motor, udstødning osv.).

Aerodynamisk støj er indeholdt i rullestøjkilden.

For lette, middeltunge og tunge motorkøretøjer (kategori 1, 2 og 3) svarer den totale lydeffekt til energisummen af rullestøjen og motorstøjen. Dermed bestemmes det totale lydeffektniveau for linjekilderne $m=1, 2$ eller 3 ved:

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

hvor $L_{WR,i,m}$ er lydeffektniveauet for rullestøjen, og $L_{WP,i,m}$ er lydeffektniveauet for motorstøjen. Dette gælder ved alle hastigheder. Ved hastigheder på under 20 km/t anvendes det samme lydeffektniveau som defineret ved formlen for $v_m = 20$ km/t.

For tohjulede køretøjer (kategori 4) beregnes udelukkende kildens motorstøj:

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

Dette gælder ved alle hastigheder. Ved hastigheder på under 20 km/t anvendes det samme lydeffektniveau som defineret ved formlen for $v_m = 20$ km/t.

2.2.2. *Referenceforhold*

Ligningerne og koefficienterne for kilderne gælder under følgende referenceforhold:

- en konstant kørehastighed
- en flad vej
- en lufttemperatur $\tau_{ref} = 20$ °C
- en virtuel referencevejbelægning, som er gennemsnittet af en tæt asfaltbeton 0/11 og skærvemastiksasfalt 0/11, som er mellem 2 og 7 år gammel og i en repræsentativ stand, hvad angår vedligehold
- en tør vejbelægning
- ingen pigdæk.

2.2.3. Rullestøj

Generel ligning

Lydeffektniveauet for rullestøjen i frekvensbåndet i for et køretøj fra kategori $m = 1, 2$ eller 3 bestemmes ved:

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

Koefficienterne $A_{R,i,m}$ og $B_{R,i,m}$ beregnes i oktavbånd for hver køretøjskategori og for en referencehastighed på $v_{ref} = 70$ km/t. $\Delta L_{WR,i,m}$ svarer til summen af de korrektionskoefficienter, der skal anvendes på emissionen af rullestøj ved særlige vej- eller køretøjsforhold, der afviger fra referenceforholdene:

$$\Delta L_{WR,i,m} = \Delta L_{WR,vej,i,m} + \Delta L_{pigdæk,i,m} + \Delta L_{WR,acc,i,m} + \Delta L_{W,temp} \quad (2.2.5)$$

$\Delta L_{WR,vej,i,m}$ tager højde for den indvirkning, en vejbelægning med akustiske karakteristika, der afviger fra den virtuelle referencebelægning som defineret i kapitel 2.2.2., har på rullestøjen. Den omfatter både indvirkningen på støjens udbredelse og opståen.

$\Delta L_{pigdæk,i,m}$ er en korrektionskoefficient, der tager højde for den højere rullestøj fra lette køretøjer, der har monteret pigdæk.

$\Delta L_{WR,acc,i,m}$ tager højde for den indvirkning, et vejkryds med trafiklys eller en rundkørsel, har på rullestøjen. Den integrerer den ændrede hastigheds indvirkning på støjen.

$\Delta L_{W,temp}$ er en korrektionsfaktor for en gennemsnitlig temperatur τ , der afviger fra referencetemperaturen $\tau_{ref} = 20$ °C.

Korrektioner for pigdæk

Ved situationer, hvor et væsentligt antal lette køretøjer i trafikstrømmen anvender pigdæk i flere måneder hvert år, skal der tages højde for den indvirkning, dette har på rullestøjen. For hvert køretøj i kategori $m=1$, der har monteret pigdæk, beregnes den hastighedsafhængige stigning i emissionerne af rullestøj ved:

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

hvor koefficienterne a_i og b_i beregnes for hvert oktavbånd.

Stigningen i emissionen af rullestøj skal kun medregnes i forhold til andelen af lette køretøjer, der kører med pigdæk, og i en begrænset periode T_s (i måneder) i løbet af året. Hvis $Q_{pig,andel}$ er den gennemsnitlige andel af det samlede antal lette køretøjer pr. time, der kører med pigdæk i perioden T_s (i måneder), udtrykkes den årlige gennemsnitlige andel af køretøjer, der kører med pigdæk, ved:

$$p_s = Q_{pig,andel} \times \frac{T_s}{12} \quad (2.2.7)$$

Den følgende korrektion, der skal anvendes på lydeffektmissionen af rullestøj grundet brugen af pigdæk for køretøjer i kategori $m=1$ i frekvensbånd i , er:

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

For køretøjer fra alle andre kategorier anvendes der ingen korrektion:

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

Korrektion for lufttemperaturens indvirkning på rullestøj

Lufttemperaturen påvirker emissionen af rullestøj. Når lufttemperaturen stiger, falder lydeffektniveauet for rullestøjen. Denne effekt er integreret i korrektionen for vejbelægningen. Korrektioner for vejbelægning beregnes som regel ved en lufttemperatur på $\tau_{ref} = 20$ °C. Hvis der er tale om en anden årlig gennemsnitlig lufttemperatur °C, skal vejbelægningsstøjen korrigeres ved:

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

Korrektionsfaktoren er positiv (dvs. at støjen øges) ved temperaturer på under 20 °C og negativ (dvs. at støjen reduceres) ved højere temperaturer. Koefficienten K afhænger af vejbelægningen og dækegenskaberne og udviser generelt en vis frekvensafhængighed. For alle vejbelægninger anvendes en generisk koefficient $K_{m=1} = 0,08$ dB/°C for lette køretøjer (kategori 2) og $K_{m=2}=K_{m=3}=0,04$ dB/°C for tunge køretøjer (kategori 2 og 3). Korrektionskoefficienten skal anvendes på samme måde på alle oktavbånd fra 63 til 8 000 Hz.

2.2.4. Motorstøj

Generel ligning

Emissionen af motorstøj omfatter alle bidrag fra motor, udstødning, gear, luftindtag osv. Lydeffektniveauet for motorstøj i frekvensbåndet i for et køretøj fra kategori m bestemmes ved:

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

Koefficienterne $A_{R,i,m}$ og $B_{R,i,m}$ beregnes i oktavnåb for hver køretøjskategori og ved en referencehastighed på $v_{ref} = 70$ km/t.

$\Delta L_{WP,i,m}$ svarer til summen af de korrektionskoefficienter, der skal anvendes på emissionen af motorstøj ved særlige kørselsforhold eller regionale forhold, der afviger fra referenceforholdene:

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

$\Delta L_{WP,vej,i,m}$ tager højde for vejbelægningens indvirkning på motorstøjen gennem absorption. Målingerne skal gennemføres i henhold til kapitel 2.2.6.

$\Delta L_{WP,acc,i,m}$ og $\Delta L_{WP,grad,i,m}$ tager højde for effekten af vejens hældningsgrad og køretøjets acceleration og deceleration ved kryds. De skal beregnes i henhold til henholdsvis kapitel 2.2.4 og 2.2.5.

Indvirkningen af vejens hældningsgrad

Vejens hældningsgrad påvirker køretøjets støjemission på to måder. For det første påvirker den køretøjets hastighed og dermed dets emission af rullestøj og motorstøj. For det andet påvirker den både motorens belastning og hastighed via valget af gear og dermed køretøjets emission af motorstøj. I dette afsnit tages der udelukkende højde for indvirkningen på motorstøjen, og der antages en konstant hastighed.

Der tages højde for indvirkningen af vejens hældningsgrad på motorstøjen ved hjælp af korrektionsfaktoren $\Delta L_{WP,grad,m}$, som er en funktion af hældningen s (i %), køretøjets hastighed v_m (i km/t) og køretøjskategorien m . Ved dobbeltrettede trafikstrømme er det nødvendigt at dele strømmen op i to komponenter og korrigere halvdelen for opadgående og halvdelen for nedadgående kørsel. Korrektionsfaktoren anvendes på samme måde på alle oktavnåb:

For $m=1$

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

For $m=2$

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

For $m=3$

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

For $m=4$

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

Korrektionen $\Delta L_{WP,grad,m}$ tager indirekte højde for hældningsgradens indvirkning på hastigheden.

2.2.5. Indvirkningen af køretøjernes acceleration og deceleration

Før og efter kryds med trafiklys og rundkørsler skal der anvendes en korrektion for indvirkningen af acceleration og deceleration som beskrevet nedenfor.

Korrektionsfaktorerne for rullestøj, $\Delta L_{WR,acc,m,k}$, og for motorstøj, $\Delta L_{WP,acc,m,k}$, er lineære funktioner af afstanden x (i meter) fra punktkilden til det nærmeste kryds mellem den pågældende punktkilde og en anden punktkilde. De anvendes på samme måde på alle oktavgbånd:

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

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

Koefficienterne $C_{R,m,k}$ og $C_{P,m,k}$ afhænger af knudepunktets type k ($k = 1$ for et kryds med trafiklys, $k = 2$ for en rundkørsel) og beregnes for hver køretøjskategori. Korrektionen omfatter indvirkningen af ændringen i hastighed, når køretøjet nærmer sig eller bevæger sig væk fra et kryds eller en rundkørsel.

Bemærk, at $\Delta L_{WR,acc,m,k} = \Delta L_{WP,acc,m,k} = 0$ ved afstanden $|x| \geq 100$ m.

2.2.6. Indvirkningen af vejbelægningens type

Generelle principper

For vejbelægninger med akustiske egenskaber, der afviger fra referencebelægningens egenskaber, skal der anvendes en spektral korrektionsfaktor for både rullestøj og motorstøj.

Korrektionsfaktoren for vejbelægningen for rullestøj beregnes ved:

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

hvor

$\alpha_{i,m}$ er den spektrale korrektion i dB ved referencehastigheden v_{ref} for kategori m (1, 2 eller 3) og spektralbånd i .

β_m er hastighedens indvirkning på reduktionen af rullestøjen for kategori m (1, 2 eller 3) og er den samme for alle frekvensbånd.

Korrektionsfaktoren for vejbelægningen for motorstøj beregnes ved:

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

Absorberende belægninger mindsker motorstøjen, mens ikke-absorberende belægninger ikke øger den.

Indvirkningen af alder på vejbelægningens støjegenskaber

Vejbelægningers støjegenskaber ændrer sig med årene og med vedligeholdelsesniveauet, og belægningen bliver som regel mere støjende med tiden. Med denne metode antages vejbelægningsparametrene at være repræsentative for den pågældende type vejbelægnings støjmissioner som et gennemsnit for dens repræsentative levetid under antagelse af korrekt vedligeholdelse.

2.3. Togstøj

2.3.1. Kildebeskrivelse

Kategorisering af køretøjer

Definition af køretøjer og tog

I forbindelse med denne støjberegningsmetode defineres et køretøj som en enkelt underenhed af et tog (typisk et lokomotiv, en selvkørende vogn, en trukket vogn eller en godsvogn), som kan bevæge sig på egen hånd, og som kan frakobles resten af toget. Visse særlige omstændigheder kan gøre sig gældende for underenheder af et tog, som er en del af et uadskilleligt sæt, som f.eks. deler den samme bogie. I forbindelse med denne beregningsmetode grupperes alle disse underenheder som et enkelt køretøj.

Med henblik på denne beregningsmetode består et tog af en række sammenkoblede køretøjer.

Tabel (2.3.a) fastlægger et fælles sprog, der skal beskrive de typer køretøjer, der indgår i kildedatabasen. Tabellen indeholder relevante deskriptorer til en fuldstændig kategorisering af køretøjerne. Deskriptorerne svarer til de karakteristika for køretøjet, som har indvirkning på den akustiske retningsbestemte lydeffekt for hver meter af den modellerede ækvivalente linjekilde.

Antallet af køretøjer for hver type bestemmes for hvert baneafsnit for hver døgnperiode, der anvendes i støjberegningen. Det skal udtrykkes som det gennemsnitlige antal køretøjer pr. time, hvilket findes ved at dividere det samlede antal køretøjer, der kører i en given døgnperiode, med denne døgnperiodes varighed i timer (f.eks. er 24 køretøjer på 4 timer lig med 6 køretøjer pr. time). Alle typer køretøjer, der kører på det enkelte baneafsnit, skal indgå i beregningerne.

Tabel (2.3.a): Kategorisering af og deskriptorer for jernbanekøretøjer

Tal	1	2	3	4
Deskriptor	Køretøjstype	Antallet af aksler pr. køretøj	Bremsetype	Foranstaltning på hjulet
Forklaring af deskriptoren	Et bogstav, der beskriver typen	Antallet af aksler	Et bogstav, der beskriver bremsetypen	Et bogstav, der beskriver støjreduktionsforanstaltningens type
Mulige deskriptorer	h højhastighedskøretøj (>200 km/t)	1	c støbejernsklodser	n ingen foranstaltning
	m selvkørende passagervogne	2	k klodser af kompositmateriale eller sintret materiale	d dæmpere
	p trukne passagervogne	3	n ikke-klodsbremser, som f.eks. skive-, tromle- eller magnetbremser	s skærme
	c spurvogn eller letbane selvkørende og ikke-selvkørende vogn	4		o andre
	d diesellokomotiv	osv.		
	e elektrisk lokomotiv			
	a et generisk godskøretøj			
	o andre (f.eks. vedligeholdelseskøretøjer osv.)			

Kategorisering af spor og bærestruktur

Der kan være forskel på de nuværende spor, da der er flere elementer, der bidrager til og påvirker deres akustiske egenskaber. De sportyper, der anvendes i denne metode, kan findes i Tabel (2.3.b.) nedenfor. Nogle af elementerne har en stor indvirkning på de akustiske egenskaber, mens andre kun påvirker dem i mindre grad. Generelt er de mest relevante elementer, der har indvirkning på støjemissioner fra tog: skinnehovedets ruhed, mellemlægspladens stivhed, sporunderlag, skinnestød og sporets krumningsradius. Alternativt kan de overordnede sporegenskaber bestemmes,

og i så fald er skinnehovedets ruhed og sporhenfaldskurven i henhold til ISO 3095 de to vigtigste akustiske parametre sammen med sporets krumningsradius.

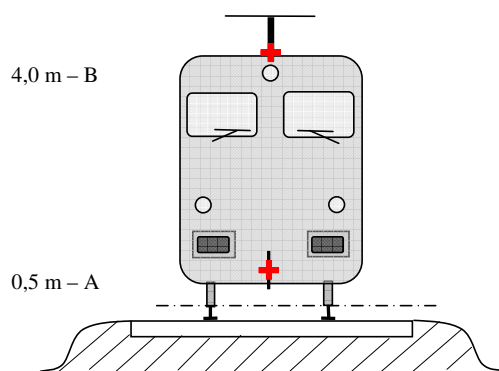
Et sporafsnit defineres som en del af et enkelt spor på en jernbanelinje eller -station eller -remise, hvor sporets fysiske egenskaber og grundlæggende komponenter ikke ændrer sig.

Tabel (2.3.b) fastlægger et fælles sprog til beskrivelse af de sportyper, der indgår i kildedatabasen.

Tabel (2.3.b)

Tal	1	2	3	4	5	6
Deskriptor	Sporunderlag	Skinnehovedets ruhed	Mellemlægs-pladens type	Yderligere foranstaltninger	Skinnestød	Krumning
Forklaring af deskriptoren	Sporunderlagets type	Indikator for ruhed	En indikation af den "akustiske" stivhed	Et bogstav, der angiver den akustiske anordning	Evt. skinnestød og deres hyppighed	Angiver krumningsradius i meter
Tilladte koder	B Ballast	E Ordentligt vedligeholdt og meget glat	S Blød (150-250 MN/m)	N Ingen	N Ingen	N Lige spor
	S Fast sporbefæstelse	M Normal vedligeholdelse	M Middel (250 til 800 MN/m)	D Skinnestøjdæmpere	S Enkelt skinnestød eller sporskifte	L Lav (1 000-500 m)
	L Bro med ballast	N Ikke ordentligt vedligeholdt	H Stiv (800-1 000 MN/m)	B Lav barriere	D To skinnestød eller sporskifter for hver 100 m	M Middel (Mindre end 500 m og større end 300 m)
	N Bro uden ballast	B Ikke vedligeholdt og i dårlig stand		A Absorberplade på fast sporbefæstelse	M Mere end to skinnestød eller sporskifter for hver 100 m	H Høj (Mindre end 300 m)
	T Indstøbt spor			E Indstøbt skinne		
	O Andet			O Andet		

Antal og placering af de ækvivalente lydskilder



Figur (2.3.a): Placeringen af de ækvivalente støjklider

De forskellige ækvivalente støjlinjekilder placeres i forskellige højder og midt på sporet. Alle højder er i forhold til et plan, der tangerer de to skinner to opadvendte overflader.

De ækvivalente kilder omfatter forskellige fysiske kilder (indikator p). Disse fysiske kilder, som inddeles i forskellige kategorier, afhængigt af hvordan de genereres, er: 1) rullestøj (herunder ikke blot vibrationer fra skinnerne, sporunderlaget og hjulene, men også støj fra godsvognenes vognkasser i påkommende tilfælde), 2) motorstøj, 3) aerodynamisk støj, 4) impulsstøj (fra overskæringer, sporskifter og sporkrydsninger), 5) kurveskrig og 6) støj, der skyldes yderligere effekter såsom broer og viadukter.

1) Hjulenes og skinnhovedets ruhed via tre transmissionsveje til de udstrålende overflader (skinner, hjul og vognkasse), udgør rullestøjen. Dette allokeres til $h = 0,5$ m (udstrålende overflader A), som repræsenterer bidraget fra sporet, herunder indvirkningen af sporens overflade, navnlig faste sporbefæstelser (i overensstemmelse med udbredelsesdelen), som repræsenterer bidraget fra hjulene og bidraget fra køretøjets vognkasse til støjen (ved godstog).

2) De ækvivalente kildehøjder for motorstøj er enten 0,5 m (kilde A) eller 4,0 m (kilde B), afhængig af de berørte komponenters fysiske placering. Kilder såsom gearkasser og elektriske motorer vil ofte befinde sig i en akselhøjde på 0,5 m (kilde A). Spjæld og køleafkast kan befinde sig i forskellige højder, og motorudstødninger på dieseldrevne køretøjer er ofte i en taghøjde på 4,0 m (kilde B). Andre motorkilder såsom ventilatorer eller dieselmotorblokke kan befinde sig i en højde på 0,5 m (kilde A) eller 4,0 m (kilde B). Hvis den præcise kildehøjde ligger mellem de to højder i modellen, fordeles lydenergien proportionelt på de kildehøjder, der ligger nærmest.

Af denne årsag omfatter metoden to kildehøjder ved 0,5 m (kilde A) og 4,0 m (kilde B), og den ækvivalente lydeffekt, der tilskrives hver kilde, fordeles mellem dem, afhængig af den specifikke konfiguration af kilderne på den pågældende enhedstype.

3) Indvirkningen af aerodynamisk støj tilskrives kilden ved 0,5 m (hvilket repræsenterer dæmperne og skærmene, kilde A) og kilden ved 4,0 m (som modelleres hen over tagmonteret udstyr og strømaftager, kilde B). Valget af 4,0 m til indvirkningen af strømaftageren er kendt som en simpel model og skal nøje overvejes, hvis målet er at finde en passende støjskærmshøjde.

4) Impulsstøj tilskrives kilden ved 0,5 m (kilde A).

5) Kurveskrig tilskrives kilderne ved 0,5 m (kilde A).

6) Brostøj tilskrives kilden ved 0,5 m (kilde A).

2.3.2. Lydeffektmission

Generelle ligninger

De enkelte køretøjer

Ligesom ved vejstøj beskriver modellen for togstøj lydeffektmissionen fra en specifik kombination af køretøjstype og sportype, som opfylder en række krav, som er beskrevet i kategoriseringen af køretøjer og spor, i form af en række lydeffekter for hvert køretøj ($L_{w,0}$).

Trafikstrømme

Trafikstrømmens støjmission på hvert spor repræsenteres af et sæt af to linjekilder, som er kendetegnet ved deres retningsbestemte lydeffekt pr. meter pr. frekvensbånd. Dette svarer til summen af støjmissionerne for de enkelte køretøjer, der passerer i trafikstrømmen, og, ved det særlige tilfælde med stillestående køretøjer, tager højde for den tid, køretøjerne har tilbragt på den pågældende sporstrækning.

Den retningsbestemte lydeffekt pr. meter pr. frekvensbånd, som skyldes de køretøjer, der passerer hvert sporafsnit af sportypen (j), beregnes:

- for hvert frekvensbånd (i),
- for hver given kildehøjde (h) (for kilder ved 0,5 m $h=1$, ved 4,0 m $h=2$)

og er energisummen af alle bidrag fra alle køretøjer, der kører på det specifikke j'ende sporafsnit. Disse bidrag stammer fra:

- alle køretøjstyper (t)
- ved deres forskellige hastigheder (s)
- under de pågældende kørselsforhold (konstant hastighed) (c)

- hver enkelt type af fysisk kilde (rulle-, impuls-, kurveskrigs-, motor-, og aerodynamisk støj samt yderligere indvirkninger fra kilder som f.eks. brostøj) (p).

For at beregne den retningsbestemte lydeffekt pr. meter (input til udbredelsesdelen), som skyldes den gennemsnitlige trafiksammensætning på det j 'ende sporafsnit, anvendes følgende:

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

hvor

T_{ref} = er den referenceperiode, for hvilken den gennemsnitlige trafik beregnes

x = det samlede antal mulige kombinationer af i , t , s , c , p for hvert j 'ende sporafsnit

t = indikator for køretøjstyper på det j 'ende sporafsnit

s = indikator for togets hastighed: der er lige så mange indikatorer, som der er forskellige gennemsnitlige toghastigheder på det j 'ende sporafsnit

c = indikator for kørselsforhold: 1 (for konstant hastighed), 2 (tomgang)

p = indikator for fysiske kilder 1 (for rulle- og impulsstøj), 2 (kurveskrig), 3 (motorstøj), 4 (aerodynamisk støj), 5 (yderligere effekter)

$L_{W',eq,linje,x}$ = den x 'ende retningsbestemte lydeffekt pr. meter for en linjekilde af en kombination af t , s , c , p på hvert j 'ende sporafsnit

Hvis der antages en konstant strøm af Q køretøjer pr. time, der kører med en gennemsnitlig hastighed v , vil der i gennemsnit når som helst være et tilsvarende antal Q/v -køretøjer for hver længdeenhed af sporafsnittet. Trafikstrømmens støjemission i form af retningsbestemt lydeffekt pr. meter $L_{W',eq,linje}$ (udtrykt i dB/m (re 10-12 W)) integreres ved:

$$L_{W',eq,linje,i}(\psi, \varphi) = L_{W,0,ret,i}(\psi, \varphi) + 10 \times \lg \left(\frac{Q}{1000v} \right) \quad (\text{for } c=1) \quad (2.3.2)$$

hvor

- Q er det gennemsnitlige antal køretøjer pr. time på det j 'ende sporafsnit for køretøjstypen t , gennemsnitlig toghastighed s og kørselsbetingelse c
- v er deres hastighed på det j 'ende sporafsnit for køretøjstype t og gennemsnitlig toghastighed s
- $L_{W,0,ret}$ er det retningsbestemte lydeffektniveau for den pågældende type støj (rulle-, impuls-, kurveskrigs-, bremse-, motor-, aerodynamisk støj samt anden indvirkning) fra et enkelt køretøj i retningerne ψ , φ , som bestemmes i forhold til den retning, køretøjet bevæger sig i (se Figur (2.3.b)).

Ved en stationær kilde, som f.eks. befinder sig i tomgang, antages det, at køretøjet samlet set opholder sig i en tidsperiode $T_{tomgang}$ på en placering inden for et sporafsnit med længden L . Med T_{ref} som referenceperioden for støjvurderingen (f.eks. 12 timer, 4 timer, 8 timer) bestemmes det retningsbestemte lydeffektniveau pr. længdeenhed på det pågældende sporafsnit derfor ved:

$$L_{W',eq,linje,i}(\psi, \varphi) = L_{W,0,ret,i}(\psi, \varphi) + 10 \times \lg \left(\frac{T_{tomgang}}{T_{ref} L} \right) \quad (\text{for } c=2) \quad (2.3.4)$$

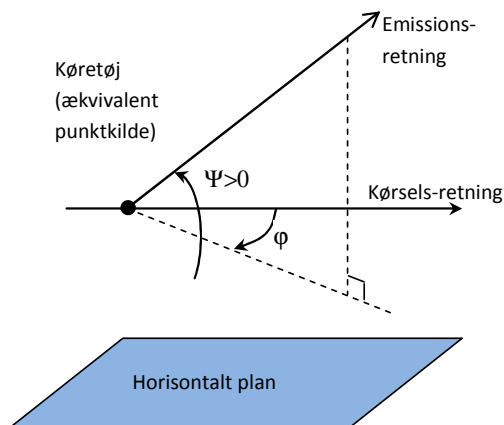
Generelt beregnes den retningsbestemte lydeffekt fra hver specifik kilde ved:

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

hvor

- $\Delta L_{W,ret,vert,i}$ er korrektionsfunktionen for den vertikale retningsvirkning (dimensionsløs) af ψ (figur (2.3.b))
- $\Delta L_{W,ret,hor,i}$ er korrektionsfunktionen for den horisontale retningsvirkning (dimensionsløs) af φ (Figur (2.3.b)).

Og hvor $L_{W,0,ret,i}(\psi, \varphi)$ skal udtrykkes i oktavbånd efter at være beregnet i 1/3-oktavbånd ved at addere energien fra alle tilhørende 1/3-oktavbånd i det pågældende oktavbånd.



Figur (2.3.b): Geometrisk definition

Med henblik på beregningerne udtrykkes kildestyrken specifikt som retningsbestemt lydeffekt pr. 1 meters længde af spor $L_{W',tot,ret,i}$ for at tage højde for kildernes retningsvirkning i deres vertikale og horisontale retning ved hjælp af de supplerende korrektioner.

Der beregnes adskillige $L_{w,0,ret,i}(\psi, \varphi)$ for hver kombination af køretøj-spor-hastighed-kørselsbetingelse:

- for et 1/3-oktavfrekvensbånd (i)
- for hvert sporafsnit (j)
- kildehøjde (h) (for kilder ved 0,5 m $h=1$, ved 4,0 m $h=2$)
- kildens retningsvirkning (d)

Der beregnes en række $L_{w,0,ret,i}(\psi, \varphi)$ for hver kombination af køretøj-spor-hastighed-kørselsbetingelse, hvert sporafsnit, hvor højderne svarer til $h=1$ og $h=2$ og retningsvirkningen.

Rullestøj

Hjulets bidrag og sporets bidrag til rullestøjen opdeles i fire grundlæggende elementer: hjulets ruhed, sporets ruhed, køretøjets overføringsfunktion til hjulene og til vognkassen (vognene) og overføringsfunktion til sporet. Hjulene og sporenes ruhed er årsagen til udløsningen af vibrationer ved kontaktpunktet mellem sporet og hjulet, og overføringsfunktionerne er to empiriske eller modellerede funktioner, som repræsenterer hele det komplekse fænomen med mekanisk vibration og lyd frembringelse på overfladerne af hjulet, skinnen, svellen og sporets underkonstruktion. Denne opdeling tager højde for de fysiske beviser for, at ruhed på en skinne kan udløse vibrationer i skinnen, men samtidig også vibrationer i hjulet og omvendt. Ved at udelukke en af disse fire parametre ville en særskilt kategorisering af spor og toge ikke være mulig.

Hjulenes og sporenes ruhed

Rullestøj udløses hovedsageligt af hjulenes og sporenes ruhed i bølgelængdeområdet fra 5-500 mm.

Definition

Ruhedsniveauet L_r er defineret som 10 gange logaritmen til base 10 af kvadratroden af middelvadratværdien r^2 af ruheden af et spor eller et hjuls køreoverflade i bevægelsesretningen (længdeniveau) målt i μm i løbet af en bestemt sporelængde eller den fulde hjuldiameter delt med kvadratroden af referenceværdien r_0^2 :

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

hvor

$$r_0 = 1 \mu\text{m}$$

r = effektivværdi for den vertikale forskydningsforskel mellem kontaktoverfladen og middelniveauet

Ruhedsniveauet L beregnes ofte som et spektrum af bølgelængde λ , og det skal konverteres til et frekvensspektrum $f = v/\lambda$, hvor f er centerfrekvensen for et bestemt 1/3-oktavbånd i Hz, λ er bølgelængden i m og v er togets hastighed i m/s, Ruhedsspektret som en funktion af frekvens ændrer sig langs frekvensaksen ved forskellige hastigheder. Efter konvertering til frekvensspektrret ved hjælp af hastigheden er det som regel nødvendigt at beregne nye spektralværdier for 1/3-oktavbånd, som ligger mellem to tilsvarende 1/3-oktavbånd i bølgelængdeområdet. For at vurdere det totale effektive frekvensspektrum for ruhed, der svarer til den pågældende toghastighed, skal der findes et energimæssigt og proportionelt gennemsnit af de to tilsvarende 1/3-oktavbånd i bølgelængdeområdet.

Sporenes ruhedsniveau (ruheden fra strækningen) for det i 'ende bølgebånd er defineret som $L_{r,TR,i}$

Hjulenes ruhedsniveau (ruheden fra køretøjet) for bølgebånd i er tilsvarende defineret som $L_{r,KØR,i}$.

Det totale og effektive ruhedsniveau for bølgebånd i ($L_{R,tot,i}$) er defineret som energisummen af ruhedsniveauet for sporet og for hjulet samt $A_3(\lambda)$ -kontaktfilteret for at tage højde for filtreringseffekten i kontaktfladen mellem sporet og hjulet og er i dB:

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

hvor det er udtrykt som en funktion af det i 'ende bølgebånd svarende til bølgelængde λ .

Kontaktfilteret afhænger af spor- og hjultypen samt af belastningen.

Den totale effektive ruhed for det j 'ende sporafsnit og hver t 'ende køretøjstype ved den tilsvarende hastighed v skal anvendes i metoden.

Overføringsfunktioner for køretøj, spor og vognkasse

Der fastlægges tre hastighedsafhængige overføringsfunktioner: $L_{H,TR,i}$, $L_{H,KØR,i}$ og $L_{H,KØR,VOGN,i}$. Den første gælder for hvert j 'ende sporafsnit og de to følgende for hver t 'ende køretøjstype. De sætter det totale effektive ruhedsniveau i forhold til lydeffekten for henholdsvis sporet, hjulene og vognkassen.

Bidraget fra vognkassen tages kun i betragtning for godsvogne, altså kun for køretøjstypen "a".

For rullestøj er bidragene fra sporet og fra køretøjet derfor fuldt ud beskrevet ved disse overføringsfunktioner og ved det totale effektive ruhedsniveau. Når et tog befinder sig i tomgang, ses der bort fra rullestøjen.

For lydeffekten pr. køretøj beregnes rullestøjen ved akselhøjde og har som input det totale effektive ruhedsniveau $L_{R,TOT,i}$ som en funktion af køretøjets hastighed v , overføringsfunktionerne $L_{H,TR,i}$, $L_{H,KØR,i}$ og $L_{H,KØR,VOGN,i}$ for sporet, køretøjet og vognkassen samt det samlede antal aksler N_a :

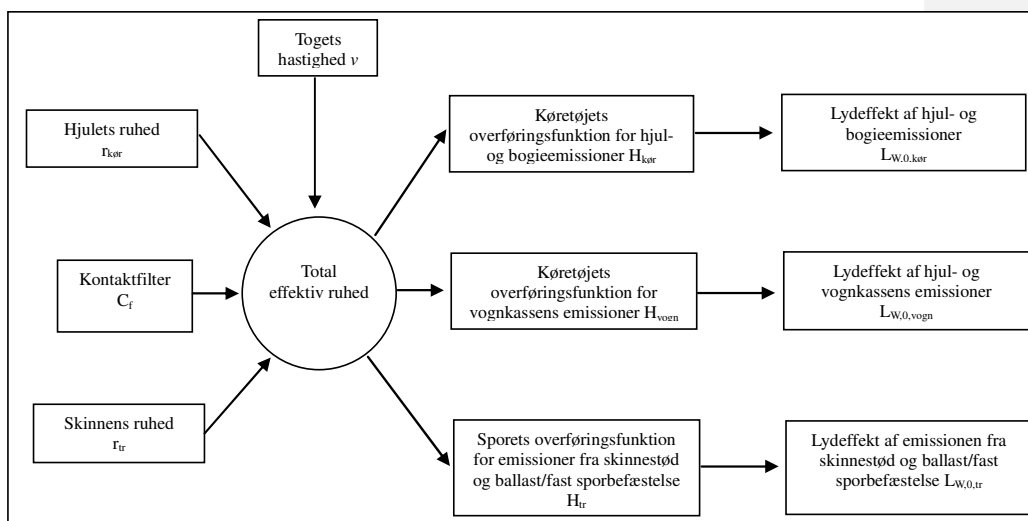
for $h = 1$:

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

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

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

hvor N_a er antallet af aksler pr. køretøj for den i 'ende køretøjstype.



Figur (2.3.c): Oversigt over anvendelsen af de forskellige definitioner af ruhed og overføringsfunktioner

En minimumshastighed på 50 km/t (dog kun 30 km/t for sporvogne og letbane) skal anvendes til at bestemme den totale effektive ruhed og dermed køretøjernes lydeffekt (denne hastighed indvirker ikke på beregningen af trafikstrømmen) for at kompensere for den mulige fejl, der skyldes en simplificering af definitionen af rullestøj, definitionen af bremsestøj og definitionen af impulsstøj fra overskæringer og sporskifter.

Impulsstøj (overskæringer, sporskifter og sporkrydsninger)

Impulsstøj kan skyldes overskæringer, sporskifter og skinnestød eller sporkrydsninger. Den kan variere i styrke og kan dominere rullestøjen. Impulsstøj skal tages i betragtning for spor med skinnestød. Modellering skal undgås ved impulsstøj, der skyldes sporskifter, overskæringer og skinnestød, i sporafsnit med en hastighed på mindre end 50 km/t (dog kun 30 km/t for sporvogne og letbane), da minimumshastigheden på 50 km/t (dog kun 30 km/t for sporvogne og letbane) anvendes til at omfatte flere indvirkninger i henhold til beskrivelsen i kapitlet om rullestøj. Modellering af impulsstøj skal desuden undgås ved kørselsforhold $c = 2$ (tomgang).

Impulsstøj omfattes af begrebet rullestøj ved at (energi-) addere et supplerende konstrueret impulsrhedsniveau til det totale effektive rhedsniveau for hvert specifikke j'ende sporafsnit, hvor det er til stede. I dette tilfælde skal $L_{R,TOT+IMPULS,i}$ anvendes i stedet for $L_{R,TOT,i}$, og dermed bliver det:

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

$L_{R,IMPULS,i}$ er et 1/3-oktavspektrum (som en funktion af frekvens). For at finde dette frekvensspektrum beregnes et spektrum som en funktion af bølgelængde λ , og det skal konverteres til det påkrævede spektrum som en funktion af frekvens ved hjælp af forholdet $\lambda = v/f$, hvor f er 1/3-oktavbåndets centerfrekvens i Hz, og v er den s'ende hastighed for den t'ende køretøjstype i m/s.

Impulsstøj afhænger af styrken og antallet af impulser pr. længdeenhed eller hyppigheden af skinnestød, så hvis der er tale om flere impulser, skal impulsrhedsniveauet, som anvendes i ovennævnte ligning, beregnes som følger:

$$L_{R,IMPULS,i} = L_{R,IMPULS-ENKELT,i} + 10 \times \lg \left(\frac{n_l}{0.01} \right) \text{ dB} \quad (2.3.12)$$

hvor $L_{R,IMPULS-ENKELT,i}$ er impulsrhedsniveauet, der beregnes for et enkelt impuls, og n_l er hyppigheden af skinnestød.

Som udgangspunkt beregnes slagruhedsniveauet for en hyppighed af skinnestød $n_l = 0,01 \text{ m}^{-1}$, hvilket svarer til et skinnestød pr. 100 m spor. Ved situationer med forskellige antal skinnestød foretages der et skøn ved at tilpasse hyppigheden af skinnestød n_l . Det bør bemærkes, at der skal tages højde for hyppigheden af skinnestød på sporet i forbindelse med modellering af skinnestøjen og -segmenteringen. Det kan f.eks. være nødvendigt at lave et separat kilde segment til en sporstrækning med flere skinnestød. $L_{W,0}$ for bidragene fra spor, hjul/bogie og vognkasse forøges i form af $L_{R,IMPULS,i}$ for +/- 50 m før og efter skinnestødet. I tilfælde af en række skinnestød udvides forøgelsen til mellem -50 m før det første skinnestød og +50 m efter det sidste skinnestød.

Anvendelsen af disse lydeffektspektre skal normalt verificeres på stedet.

For spor med skinnestød anvendes en n_1 -standard på 0,01.

Kurveskrig

Kurveskrig er en speciel kilde, der kun er relevant for kurver, og som derfor er lokalt betinget. Da den kan være væsentlig, er der behov for en korrekt beskrivelse. Kurveskrig afhænger generelt af krumningen, friktionsforholdene, togets hastighed og geometrien og dynamikken mellem spor og hjul. Emissionsniveauet, der skal anvendes, bestemmes for kurver med en radius under eller lig med 500 m og for skarpere kurver og forgreninger af punkter med radiusser under 300 m. Støjemissionen skal være specifik for hver type rullende materiel, da visse hjul- og bogietyper kan have betydelig mindre tendens til at skribe end andre.

Anvendelsen af disse lydeffektspektre skal normalt verificeres på stedet, navnlig for spurvogne.

Kurveskrig kan ganske enkelt tages i betragtning ved at addere 8dB for $R < 300$ m og 5 dB for $300 \text{ m} < R < 500$ m til rullestøjens lydeffektspektre for alle frekvenser. Bidraget fra kurveskrig skal anvendes på sporafsnit, hvor radiussen er inden for ovennævnte intervaller for en sporlængde på mindst 50 m.

Motorstøj

Selv om motorstøj generelt er specifik for de enkelte driftsforhold, heriblandt konstant hastighed, deceleration, acceleration og tomgang, modelleres kun to forhold, nemlig konstant hastighed (som også gælder, når toget decelererer eller accelererer) og tomgang. Den modellerede kildestyrke svarer kun til maksimale belastningsforhold, hvilket resulterer i størrelserne $L_{W,0,konst,i} = L_{W,0,tomgang,i}$. Desuden svarer $L_{W,0,tomgang,i}$ til bidraget fra alle fysiske kilder på bestemt køretøj, der kan tilskrives en specifik højde, som beskrevet i 2.3.1.

$L_{W,0,tomgang,i}$ udtrykkes som en statisk støjkilde i tomgangsposition for hele tomgangspositionens varighed og skal anvendes modelleret som en stationær punktkilde som beskrevet i det følgende kapitel om støj fra virksomheder. Den skal kun tages i betragtning, hvis toget kører i tomgang i mere end 0,5 timer.

Disse størrelser kan enten indhentes fra målinger af alle kilder under alle driftsforhold eller ved at karakterisere delkilderne enkeltvis og fastlægge deres parameterafhængighed og relative styrke. Dette kan gøres ved hjælp af målinger på et stationært køretøj, hvor man varierer trækraftudstyrets omdrejningstal i overensstemmelse med ISO 3095:2005. I påkommende tilfælde er det nødvendigt at karakterisere flere motorstøjskilder, som ikke alle er direkte afhængige af togets hastighed:

- Støj fra fremdriftssystemet, såsom dieselmotorer (herunder indsugning, udstødning og motorblok), gearkasse, elektriske generatorer, som primært afhænger af motoromdrejningstallet pr. minut, og elektriske kilder såsom omformere, som kan være primært afhængige af belastningen.

- Støj fra ventilatorer og kølesystemer afhænger af ventilatorens omdrejningstal. I nogle tilfælde kan ventilatoren være direkte tilkoblet transmissionen.
- Intermitterende kilder såsom kompressorer, ventiler og andre kilder med en karakteristisk driftsperiode og tilsvarende driftcykluskorrektion for støjemissionen.

Da alle disse kilder kan opføre sig forskelligt ved de enkelte driftsforhold, skal motorstøjen specificeres tilsvarende. Kildestyrken findes gennem målinger under kontrollerede forhold. Generelt har lokomotiver tendens til at udvise større udsving i belastning, da antallet af køretøjer, der trækkes, og dermed motoreffekten kan variere betydeligt, hvorimod faste togformationer såsom eltogetsæt, dieseltogsæt og højhastighedstog har en bedre defineret belastning.

Der er ingen forudgående tilskrivelse af kildens lydeffektniveau til kildehøjderne, og dette afhænger af typen af støj og køretøj, der er under vurdering. Det skal modelleres til at være ved kilde A (h=1) og ved kilde B (h=2).

Aerodynamisk støj

Aerodynamisk støj er kun relevant ved høje hastigheder på over 200 km/t, og derfor skal det først undersøges, om det rent faktisk er nødvendigt at medtage i beregningerne. Hvis ruheden og overføringsfunktionerne for rullestøj er kendte, kan de ekstrapoleres til højere hastigheder, og der kan foretages en sammenligning med eksisterende højhastighedsdata for at kontrollere, om der skabes højere niveauer på grund af aerodynamisk støj. Hvis toghastighederne på et netværk er over 200 km/t, men begrænset til 250 km/t, er det i visse tilfælde ikke nødvendigt at inkludere aerodynamisk støj, hvilket afhænger af køretøjets udformning.

Bidraget fra aerodynamisk støj beregnes som en funktion af hastighed:

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

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

hvor

v_0 er en hastighed, hvor aerodynamisk støj er dominerende, og som er fastsat ved 300 km/t

$L_{W,0,1,i}$ er en referencydeffekt, som bestemmes fra to eller flere målepunkter for kilder ved kendte kildehøjder, f.eks. den første bogie

$L_{W,0,2,i}$ er en referencydeffekt, som bestemmes fra to eller flere målepunkter for kilder ved kendte kildehøjder, f.eks. strømaftagerens receshøjder

$\alpha_{1,i}$ er en koefficient, som bestemmes fra to eller flere målepunkter for kilder ved kendte kildehøjder, f.eks. den første bogie

$\alpha_{2,i}$ er en koefficient, som bestemmes fra to eller flere målepunkter for kilder ved kendte kildehøjder, f.eks. strømaftagerens receshøjder.

Kildernes retningsvirkning

Den horisontale retningsvirkning $\Delta L_{W,ret,hor,i}$ i dB beregnes i det horisontale plan og kan som standard antages at være en dipol for rulle-, impuls- (skinnestød osv.), kurveskrigs-, bremse-, ventilator- og aerodynamiske effekter beregnet for hvert i 'ende frekvensbånd ved:

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

Den vertikale retningsvirkning $\Delta L_{W,ret,ver,i}$ i dB beregnes i det vertikale plan for kilde A (h=1) som funktion af centerfrekvensen for hvert i 'ende frekvensbånd og for $-\pi/2 < \psi < \pi/2$ ved:

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

For kilde B (h=2) for den aerodynamiske effekt:

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

$$\Delta L_{W,ret,ver,i} = 0 \quad \text{andre steder}$$

Retningsvirkningen $\Delta L_{ret,ver,i}$ beregnes ikke for kilde (h=2) for andre effekter, da det antages, at disse kilder i denne position er omnidirektionelle.

2.3.3. Yderligere effekter

Korrektion for strukturel stråling (broer og viadukter)

I de tilfælde, hvor sporafsnittet befinder sig på en bro, er det nødvendigt at tage højde for den yderligere støj, der genereres gennem broens vibration som resultat af den påvirkning, togets tilstedeværelse medfører. Da det ikke er ligetil at modellere broemissionen som en yderligere kilde på grund af broers komplicerede former, tager man højde for brostøjen ved at forøge rullestøjen. Forøgelsen modelleres udelukkende ved at tilføje en fast forøgelse i støjens lydeffekt for hvert 1/3-oktavbånd. Lydeffekten for rullestøjen alene modificeres, når korrektionen medregnes, og den nye $L_{W,0,rulle-og-bro,i}$ skal anvendes i stedet for $L_{W,0,kun-rulle,i}$:

$$L_{W,0,rulle-og-bro,i} = L_{W,0,kun-rulle,i} + C_{bro} \quad \text{dB} \quad (2.3.18)$$

hvor C_{bro} er en konstant, der afhænger af broens type, og $L_{W,0,kun-rulle,i}$ er rullestøjens lydeffekt på den pågældende bro, som kun afhænger af køretøjets og sporets egenskaber.

Korrektion for andre jernbanerelaterede støjkluder

Forskellige kilder såsom remiser, laste- og aflæsningsområder, stationer, klokker, højttalere på stationer osv. kan være til stede og forbindes med togstøj. Disse kilder behandles som kilder til støj fra virksomheder (stationære støjkilder) og skal i påkommende tilfælde modelleres i henhold til det følgende kapitel om støj fra virksomheder.

2.4. Støj fra virksomheder

2.4.1. Kildebeskrivelse

Kategorisering af kildetyper (punkt-, linje-, areal-)

Kilder til støj fra virksomheder har meget variable dimensioner. Der kan være tale om store industri anlæg samt små koncentrerede kilder som f.eks. små redskaber eller maskiner på fabrikker. Derfor er det nødvendigt at anvende en passende modelleringsteknik for den kilde, der er under vurdering. Afhængig af dimensionerne og på grund af, at flere enkelte kilder strækker sig ud over et areal og alle tilhører det samme industriområde, kan de modelleres som punktkilder, linjekilder eller arealkilder. I praksis baseres beregninger af støjefeffekten altid på punktkilder, men man kan anvende flere punktkilder til at repræsentere en reel kompliceret kilde, som hovedsageligt strækker sig ud over en linje eller et areal.

Antal og placering af ækvivalente lydkilder

De reelle lydkilder modelleres ved hjælp af ækvivalente lydkilder, der repræsenteres ved en eller flere punktkilder, således at den totale lydeffekt for den reelle kilde svarer til summen af de enkelte lydeffekter, der tilskrives de enkelte punktkilder.

De generelle regler, der anvendes til at definere antallet af punktkilder, der skal bruges, er:

- Linje- eller arealkilder, hvor den største dimension er mindre end halvdelen af afstanden mellem kilden og modtageren, kan modelleres som enkelte punktkilder.
- Kilder, hvor den største dimension er mere end halvdelen af afstanden mellem kilden og modtageren, bør modelleres som en række inkohærente punktkilder på en linje eller som en række inkohærente punktkilder på et areal, således at betingelsen om halvdelen er opfyldt for hver enkelt af disse kilder. Fordelingen på et areal kan omfatte en vertikal fordeling af punktkilder.
- For kilder, hvor de største dimensioner i højden er over 2 m eller tæt ved jorden, skal der udvises særlig opmærksomhed, hvad angår kildens højde. Ved at fordoble antallet af kilder og omfordele dem udelukkende i z-komponenten opnår man ikke nødvendigvis et væsentligt bedre resultat for denne kilde.
- For den enkelte kilde fører en fordobling af antallet af kilder i kildearealet (i alle dimensioner) ikke nødvendigvis til et væsentligt bedre resultat.

Placeringen af de ækvivalente lydkilder kan ikke være fastlagt, da et industriområde kan være indrettet på mange forskellige måder. Bedste praksis vil som regel være gældende.

Lydeffektemission

Generelt

Følgende oplysninger udgør det komplette sæt inputdata til beregning af lydudbredelse med de metoder, der skal anvendes til støjkortlægning:

- Spektrum for det udsendte lydeffektniveau i oktavbånd
- Driftstimer (dag, aften, nat, årsgennemsnit)
- Sted (koordinater x , y) og højde (z) for støjkilden
- Kildetype (punkt-, linje-, areal-)
- Dimensioner og retning
- Kildens driftsforhold
- Kildens retningsvirkning.

Lydeffekten for punkt-, linje- og arealkilder skal defineres som:

- For en punktkilde: lydeffekt L_W og retningsvirkningen som en funktion af de tre vinkelrette koordinater (x , y , z)
- To typer linjekilder kan defineres:
- For linjekilder, der repræsenterer transportbånd, rørledninger osv.: lydeffekt pr. længdemeter L_W og retningsvirkning som en funktion af de to vinkelrette koordinater på linjekildens akse
- For linjekilder, der repræsenterer køretøjer i bevægelse: hver linjekilde forbindes med lydeffekt L_W og retningsvirkning som en funktion af de to vinkelrette koordinater på linjekildens akse og lydeffekt pr. meter L_W beregnet ved hjælp af hastigheden og antallet af køretøjer, der bevæger sig langs denne linje i løbet af dagen, aftenen og natten. Korrektionen for driftstimer, som skal adderes til kildens lydeffekt for at bestemme den korrigerede lydeffekt, der skal anvendes til beregninger for hver døgnperiode, C_W i dB, beregnes som følger:

$$C_W = -10 \lg \left(\frac{l \times n}{1000 \times V \times T_0} \right) \quad (2.4.1)$$

hvor:

- V Køretøjets hastighed (km/t)
- n Antal køretøjer, der passerer pr. periode (-)
- l Kildens totale længde (m)

- For en arealkilde: lydeffekt pr. kvadratmeter L_{W/m^2} og ingen retningsvirkning (enten horisontal eller vertikal).

Driftstimerne udgør et vigtigt input til beregning af støjniveauerne. Driftstimerne skal beregnes for døgnperioderne dag, aften og nat, og, hvis udbredelsen anvender forskellige meteorologiske kategorier, som er defineret i løbet af de enkelte døgnperioder dag, aften og nat, skal der foretages en mere nøje fordeling af

driftstimerne i delperioder, som stemmer overens med fordelingen af meteorologiske kategorier. Disse oplysninger skal baseres på et årgennemsnit.

Korrektionen for driftstimer, som skal adderes til kildens lydeffekt for at bestemme den korrigerede lydeffekt, der skal anvendes til beregninger for hver døgnperiode, C_w i dB, beregnes som følger:

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

hvor

T er den aktive kildetid pr. periode baseret på et årgennemsnit i timer

T_{ref} er referenceperioden i timer (f.eks. er dag 12 timer, aften 4 timer og nat 8 timer).

For de mere dominerende kilder skal korrektionen for de gennemsnitlige årlige driftstimer estimeres som minimum inden for 0,5 dB tolerance for at opnå en acceptabel nøjagtighed (dette svarer til en usikkerhed på mindre end 10 % i definitionen af kildens aktive periode).

Kildernes retningsvirkning

Kildernes retningsvirkning er tæt forbundet med den ækvivalente lydildes placering tæt ved nærliggende overflader. Da udbredelsesmetoden tager højde for refleksioner i nærliggende overflader samt for overfladens lydabsorption, er det nødvendigt nøje at overveje placeringen af nærliggende overflader. Man vil som regel altid skelne mellem følgende to tilfælde:

- lydeffekten og retningsvirkningen for en kilde bestemmes og beregnes i forhold til en bestemt reel kilde, når denne er i et frit lydfelt (uden at medregne terrænvirkningen). Dette er i overensstemmelse med definitionerne vedrørende udbredelse, hvis det antages, at der ikke er en nærliggende overflade mindre end 0,01 m fra kilden, og at overflader 0,01 m eller mere fra kilden er inkluderet i beregningerne af udbredelsen.
- lydeffekten og retningsvirkningen for en kilde bestemmes og beregnes i forhold til en bestemt reel kilde, når denne er placeret på et specifikt sted, og kildens lydeffekt og retningsvirkning dermed er "ækvivalent", da den omfatter modellering af indvirkningen fra nærliggende overflader. Dette defineres i et "semi-frit lydfelt" i henhold til definitionerne vedrørende udbredelsen. I dette tilfælde skal de modellerede nærliggende overflader ikke medregnes i beregningen af udbredelsen.

Retningsvirkningen skal i beregningen udtrykkes som en faktor $\Delta L_{w,ret,xyz}(x, y, z)$, som adderes til lydeffekten for at bestemme den korrekte retningsbestemte lydeffekt fra en referencekilde, som ses ved lydudbredelsen i den pågældende retning. Faktoren kan beregnes som en funktion af retningsvektoren defineret ved (x, y, z) med $\sqrt{x^2 + y^2 + z^2} = 1$. Retningsvirkningen kan også udtrykkes ved hjælp af andre koordinatsystemer såsom vinkelkoordinatsystemer.

2.5. Beregning af støjspredningen kilder til vejstøj, togstøj og støj fra virksomheder

2.5.1. Metodens anvendelsesområde og anvendelighed

Nærværende dokument fastlægger en metode til beregning af dæmpning af støj, når den spreder sig udendørs. Ved at kende kildens karakteristika forudser denne metode det ækvivalente konstante lydtrykniveau ved et modtagerpunkt, der svarer til to særlige slags atmosfæriske forhold:

- spredningsforhold med nedadgående brydning (positiv vertikal hældningsgrad for den effektive lydbølgehastighed) fra kilden til modtageren
- homogene atmosfæriske forhold (neutral vertikal hældningsgrad for den effektive lydbølgehastighed) i hele udbredelsesområdet.

Beregningsmetoden, som er beskrevet i dette dokument, finder anvendelse på industrielle infrastrukturer og landtransportinfrastrukturer. Den er derfor særligt anvendelig i forbindelse med vej- og jernbaneinfrastrukturer. Luftfartstransport er kun omfattet af metodens anvendelsesområde, for så vidt angår den støj, der produceres i forbindelse med operationer på landjorden, og omfatter ikke start og landing.

Industrielle infrastrukturer, som udsender impulslyde eller høje tonale lyde som beskrevet i ISO 1996-2:2007, er ikke omfattet af denne metodes anvendelsesområde.

Beregningsmetoden giver ikke resultater under udbredelsesforhold med opadgående brydning (negativ vertikal hældningsgrad for den effektive lydbølgehastighed), men disse forhold approksimeres ved homogene forhold ved beregningen af L_{den} .

For at beregne dæmpningen, som skyldes den atmosfæriske absorption i forbindelse med transportinfrastruktur, beregnes temperatur- og luftfugtighedsforholdene i henhold til ISO 9613-1:1996.

Metoden giver resultater pr. oktavbånd fra 63 Hz til 8 000 Hz. Beregningerne foretages for hver af centerfrekvenserne.

Delvis afskærmning og barrierer, som under modellering hælder mere end 15° i forhold til det vertikale plan, falder uden for denne beregningsmetodes anvendelsesområde.

En enkelt skærm beregnes som en enkelt diffraktionsberegning, og to eller flere skærme på en enkelt transmissionsvej behandles som et efterfølgende sæt af enkelte diffraktioner ved at anvende proceduren, som beskrives i det følgende.

2.5.2. Definitioner

Alle afstande, højdemål, dimensioner og højder, der anvendes i dette dokument udtrykkes i meter (m).

Notationen MN står for afstanden i tre dimensioner (3D) mellem punkterne M og N , målt på en lige linje, der forbinder punkterne.

Notationen $M\mathcal{N}$ står for den krumme vejlængde mellem punkterne M og N under gunstige forhold.

Som regel måles reelle højder vertikalt og vinkelret på det horisontale plan. Højderne for punkter over det lokale terræn benævnes h , og den absolutte højde for punkter samt den absolutte højde for terrænet noteres med bogstavet H .

For at tage højde for terrænets egentlige form langs en udbredelsesvej indføres begrebet "ækvivalent højde", som skal anføres med bogstavet z . Denne erstatter realhøjderne i ligningerne vedrørende terrænvirkning.

Lydniveauerne, som anføres med versalet L , udtrykkes i decibel (dB) pr. frekvensbånd, når indeks A udelades. Lydniveauerne i decibel dB(A) får indeks A .

Summen af lydniveauerne, som skyldes gensidigt usammenhængende kilder, anføres med symbolet \oplus i overensstemmelse med følgende definition:

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

2.5.3. Geometriske betragtninger

Kildesegmentering

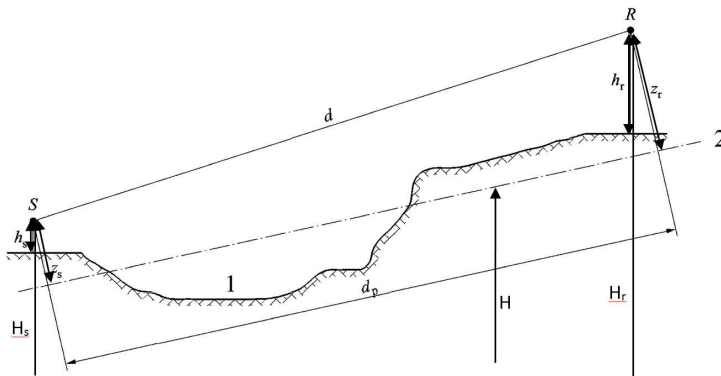
Reelle kilder beskrives ved en række punktkilder eller, for så vidt angår togtrafik eller vejtrafik, ved inkohærente linjekilder. Udbredelsesmetoden antager, at linje- eller arealkilder forinden er blevet delt op, således at de repræsenteres ved en række ækvivalente punktkilder. Dette kan være sket som en forudgående behandling af kildedataene eller som et led i beregningssoftwarens komponent til bestemmelse af udbredelsesvejene. Denne proces ligger uden for den nuværende metodes anvendelsesområde.

Udbredelsesveje

Metoden følger en geometrisk model, der består af en række forbundne terrænoverflader og overflader på barrierer. Der indsættes en vertikal udbredelsesvej på en eller flere vertikale planer i forhold til det horisontale plan. For baner, der omfatter refleksioner i vertikale overflader, som ikke er vinkelrette på det indfaldende plan, foretages der efterfølgende beregninger for et andet vertikalt plan, som omfatter udbredelsesvejens reflekterede del. I disse tilfælde, hvor flere vertikale planer anvendes til at beskrive hele banen fra kilde til modtager, flades de vertikale planer ud som et skærmbret, der folder sig ud.

Væsentlige højder over jordoverfladen

De ækvivalente højder beregnes fra jordens middeloверflade mellem kilden og modtageren. Dette erstatter det egentlige terræn med et konstrueret plan, der repræsenterer terrænets middeloверflade.



1: Terrænets egentlige form

2: Middelloverflade

Figur 2.5.a: Ækvivalente højder i forhold til terrænet

Et punkts ækvivalente højde er dets vinkelrette højde i forhold til terrænets middelloverflade. Dermed kan den ækvivalente kildehøjde z_s og den ækvivalente modtagerhøjde z_r bestemmes. Afstanden mellem kilde og modtager ved projicering på jordens middelloverflade anføres som d_p .

Hvis et punkts ækvivalente højde bliver negativ, dvs. hvis punktet befinder sig under terrænets middelloverflade, fastlægges en nulhøjde, og det ækvivalente punkt er dermed identisk med dets mulige spejl.

Beregning af middelloverfladen

Langs udbredelsesvejen kan topografien (herunder terræn, forhøjninger, volde og andre menneskeskabte barrierer, bygninger osv.) beskrives ved en ordnet række af diskrete punkter (x_k, H_k) ; $k \in \{1, \dots, n\}$. Denne række af punkter bestemmer en polylinje eller tilsvarende en række af lige segmenter $H_k = a_k x + b_k$, $x \in [x_k, x_{k+1}]$; $k \in \{1, \dots, n\}$, hvor:

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

Middelloverfladen repræsenteres ved den lige linje $Z = ax + b$; $x \in [x_1, x_n]$, som tilpasses polylinjen ved hjælp af en mindste kvadraters approksimation. Ligningen for gennemsnitslinjen kan udregnes analytisk

ved hjælp af:

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

Den lige linjes koefficienter beregnes ved:

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

hvor segmenter med $x_{k+1} = x_k$ skal ignoreres i forbindelse med beregning af ligning 2.5.3.

Refleksioner i bygningsfacader og andre vertikale barrierer

Der tages højde for bidrag fra refleksioner ved hjælp af spejlede kilder, hvilket er beskrevet i det følgende.

2.5.4. *Model for lydudbredelse*

For en modtager R foretages beregningerne i henhold til følgende trin:

1) på hver udbredelsesvej:

- beregning af dæmpningen under gunstige forhold
- beregning af dæmpningen under homogene forhold
- beregning af det konstante lydniveau for hver vej

2) akkumulering af de konstante lydniveauer for alle veje, som påvirker en specifik modtager og dermed gør det muligt at beregne det totale lydniveau ved modtagerpunktet.

Det bør derfor bemærkes, at udelukkende dæmpninger, der skyldes terrænvirkningen ($A_{terræn}$) og diffraktion (A_{dif}) påvirkes af vejrforholdene.

2.5.5. *Beregningsprocessen*

For en punktkilde S for den retningsbestemte lydeffekt $L_{w,0,ret}$ og for et bestemt frekvensbånd beregnes det ækvivalente konstante lydtrykniveau ved modtagerpunkt R under bestemte atmosfæriske forhold ved hjælp af følgende ligninger.

Lydniveau under gunstige forhold (L_F) for en vej (S,R)

$$L_F = L_{w,0,ret} - A_F \quad (2.5.5)$$

Leddene A_F repræsenterer den totale dæmpning langs udbredelsesvejen under gunstige forhold og beregnes således:

$$A_F = A_{afv} + A_{atm} + A_{grænse,F} \quad (2.5.6)$$

hvor

A_{afv} er dæmpning på grund af geometriske afvigelser
 A_{atm} er dæmpning på grund af atmosfærisk absorption
 $A_{grænse,F}$ er dæmpning på grund af udbredelsesmediets grænse under gunstige forhold. Den kan indeholde følgende led:
 $A_{terræn,F}$ som er dæmpning på grund af terrænet under gunstige forhold
 $A_{dif,F}$ som er dæmpning på grund af diffraktion under gunstige forhold.

For en bestemt vej og et bestemt frekvensbånd er følgende to scenarier mulige:

- enten udregnes $A_{terræn,F}$ uden diffraktion ($A_{dif,F} = 0$ dB) og $A_{grænse,F} = A_{terræn,F}$
- ellers udregnes $A_{dif,F}$. Der tages dermed højde for terrænvirkningen i $A_{dif,F}$ -ligningen ($A_{terræn,F} = 0$ dB). Dette giver derfor $A_{grænse,F} = A_{dif,F}$.

Lydniveau under homogene forhold (L_H) for en vej (S,R)

Proceduren er fuldstændig identisk med proceduren ved gunstige forhold, som er beskrevet i det foregående afsnit.

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

Leddene A_H repræsenterer den totale dæmpning langs udbredelsesvejen under homogene forhold og beregnes således:

$$A_H = A_{afv} + A_{atm} + A_{grænse,H} \quad (2.5.8)$$

hvor

A_{afv} er dæmpning på grund af geometriske afvigelser
 A_{atm} er dæmpning på grund af atmosfærisk absorption
 $A_{grænse,H}$ er dæmpning på grund af udbredelsesmediets grænse under homogene forhold. Den kan indeholde følgende led:
 $A_{terræn,H}$ som er dæmpning på grund af terrænet under homogene forhold
 $A_{dif,H}$ som er dæmpning på grund af diffraktion under homogene forhold.

For en given vej og et givent frekvensbånd er følgende to scenarier mulige:

- enten udregnes $A_{terræn,H}$ ($A_{dif,H} = 0$ dB) uden diffraktion og $A_{grænse,H} = A_{terræn,H}$
- ellers udregnes $A_{dif,H}$ ($A_{terræn,H} = 0$ dB). Der tages dermed højde for terrænvirkningen i $A_{dif,H}$ -ligningen. Dette giver derfor $A_{grænse,H} = A_{dif,H}$.

Statistisk metode i byområder for en vej (S,R)

I byområder tillades desuden en statistisk metode til beregning af lydudbredelsen bag den første række af bygninger, såfremt denne metode er behørigt dokumenteret, herunder med relevante oplysninger om metodens kvalitet. Metoden kan erstatte beregningen af $A_{grænse,H}$ og $A_{grænse,F}$ med en approksimation af den totale dæmpning for den direkte vej og alle refleksioner. Beregningen tager udgangspunkt i den gennemsnitlige bebyggelsestæthed og gennemsnitshøjden for alle bygninger i området.

Konstant lydniveau for en vej (S,R)

Det "konstante" lydniveau langs en vej, som starter fra en given punktkilde, findes ved hjælp af den logaritmiske sum af den vægtede lydenergi under homogene forhold og lydenergien under gunstige forhold.

Disse lydniveauer vægtes med den gennemsnitlige forekomst af p under gunstige forhold i retning af vejen (S,R):

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

NB: Sandsynligheden for p er udtrykt i procent. Hvis sandsynligheden f.eks. er 82 %, vil p i ligning (2.5.9) være = 0,82.

Konstant lydniveau ved punkt R for alle veje

Det totale konstante lydniveau ved modtageren for et frekvensbånd findes ved at summere energibidragene fra alle N-veje sammen (alle typer):

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

hvor

n er indikatoren for vejene mellem S og R.

Der tages højde for refleksioner ved hjælp af spejlede kilder, hvilket er beskrevet nærmere. Procentsatsen for forekomster under gunstige forhold ved en vej, der reflekteres i en vertikal barriere, betragtes som identisk med en forekomst af en direkte vej.

Hvis S' er den spejlede kilde for S, betragtes forekomst p' af vejen (S',R) som lig med forekomsten p af vejen (S_i,R).

Konstant lydniveau ved punkt R i decibel A (dBA)

Det totale lydniveau i decibel A (dBA) findes ved at summere niveauer i hvert frekvensbånd:

$$L_{Aeq,LT} = 10 \times \lg \sum_i 10^{\left(\frac{L_{tot,LT} + AWC_{f,i}}{10} \right)} \quad (2.5.11)$$

hvor i er indikatoren for frekvensbåndet. AWC er den A-vægtede korrektion i henhold til den internationale standard IEC 61672-1:2003.

Dette niveau $L_{Aeq,LT}$ udgør det endelige resultat, dvs. det konstante A-vægtede lydtrykniveau ved modtagerpunktet i et specifikt referencetidsinterval (f.eks. dag eller aften, eller nat eller et kortere tidsrum i løbet af dag, aften eller nat).

2.5.6. Beregning af støjudbredelse for kilder til vejstøj, togstøj og støj fra virksomheder

Geometriske afvigelser

Dæmpningen på grund af geometriske afvigelser, A_{afv} , svarer til en reduktion i lydniveauet på grund af udbredelsesafstanden. For en punktkilde i et frit lydfelt beregnes dæmpningen i dB ved:

$$A_{afv} = 20 \times \lg(d) + 11 \quad (2.5.12)$$

hvor d er den direkte tredimensionelle skrå afstand mellem kilde og modtager.

Atmosfærisk absorption

Dæmpning på grund af atmosfærisk absorption A_{atm} under udbredelsen over en afstand d beregnes i dB ved ligningen:

$$A_{atm} = \alpha_{atm} \cdot d / 1000 \quad (2.5.13)$$

hvor

d er den direkte tredimensionelle skrå afstand i 3D mellem kilde og modtager i m

α_{atm} er den atmosfæriske dæmpningskoefficient i dB/km ved den nominelle centerfrekvens for hvert frekvensbånd i overensstemmelse med ISO 9613-1.

Værdierne for α_{atm} -koefficienten beregnes ved en temperatur på 15 °C, en relativ luftfugtighed på 70 % og et atmosfærisk tryk på 101 325 Pa. De beregnes med frekvensbåndets nøjagtige centerfrekvenser. Disse værdier er i overensstemmelse med ISO 9613-1. Det meteorologiske gennemsnit på lang sigt skal anvendes, hvis meteorologiske data er tilgængelige.

Terrænvirkning

Dæmpningen på grund af terrænvirkningen er primært resultatet af interferensen mellem den reflekterede lyd og den lyd, som udbredes direkte fra kilden til modtageren. Den er fysisk forbundet med den akustiske absorption fra det terræn, hvorover lydbølgen udbredes. Den afhænger imidlertid i høj grad af de atmosfæriske forhold under udbredelsen, da stråleafbøjning ændrer højden på vejen over jorden og gør terrænvirkningerne og overflader i nærheden af kilden mere eller mindre væsentlige.

Hvis udbredelsen mellem kilden og modtageren påvirkes af en barriere i udbredelsesplanet, beregnes terrænvirkningen særskilt for kilde- og modtagersiden. I så fald referer z_s og z_r til den ækvivalente kilde- og/eller modtagerplacering, hvilket beskrives nærmere i præsentation af beregningen af diffraktionen A_{dif} .

Terrænets akustiske egenskaber

Terrænets akustiske absorptionsegenskaber afhænger hovedsageligt af dets porøsitet. Kompakt terræn er som regel reflekterende, og porøst terræn er absorberende.

På grund af operationelle beregningskrav repræsenteres terrænets akustiske absorption ved en dimensionsløs koefficient G mellem 0 og 1. G er uafhængig af frekvensen. Tabel 2.5 viser G -værdierne for udendørs terræntyper. Generelt ligger gennemsnittet for koefficienten G langs en vej mellem 0 og 1.

Tabel 2.5.a: G -værdier for forskellige terræntyper

Beskrivelse	Type	(kPa·s/m ²)	G -værdi
Meget blød (sne eller mos)	A	12,5	1
Blød skovbund (kort, tæt lyngagtigt eller tykt mos)	B	31,5	1
Løs ikke-komprimeret jord (græstørv, græs, løs jord)	C	80	1
Normal ikke-komprimeret jord (skovbund, græsmark)	D	200	1
Komprimeret mark og grus (komprimeret græsplæne, parkanlæg)	E	500	0,7
Komprimeret tæt jord (grusvej, parkeringsplads)	F	2000	0,3
Hårde overflader (normal asfalt, beton)	G	20 000	0
Meget hårde og tætte overflader (tæt asfalt, beton, vand)	H	200 000	0

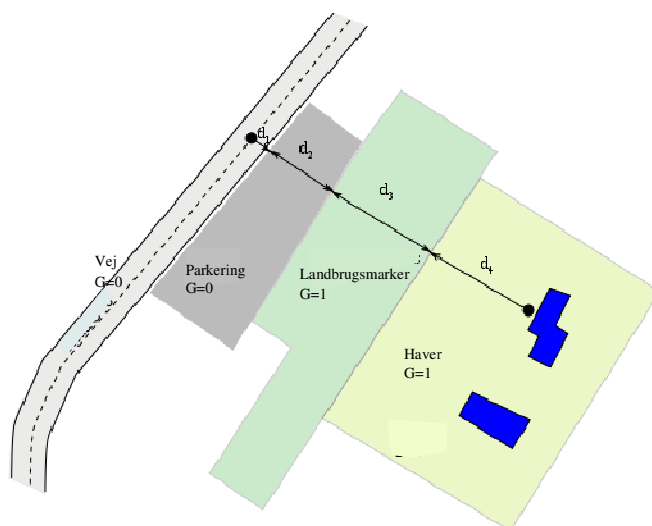
G_{vej} er defineret som den andel af absorberende terræn, som er til stede på hele den tilbagelagte strækning.

Når kilden og modtageren er tæt på hinanden, således at $d_p \leq 30(z_s + z_r)$, er det af mindre betydning at skelne mellem den type terræn, der er i nærheden af kilden, og den type terræn, der er i nærheden af modtageren. For at tage højde for denne bemærkning korrigeres terrænfaktoren G_{vej} derfor i sidste ende som følger:

$$G'_{vej} = \begin{cases} G_{vej} \frac{d_p}{30(z_s + z_r)} + G_s \left(1 - \frac{d_p}{30(z_s + z_r)}\right) & \text{hvis } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ G_{vej} & \text{ellers} \end{cases} \quad (2.5.14)$$

hvor G_s er kildeområdets terrænfaktor. $G_s=0$ for vejplatforme⁷, faste sporbefæstelser. $G_s=1$ for jernbaneskiner på ballast. Der er ikke nogen generel løsning for industrielle kilder og anlæg.

G kan være forbundet med strømningsmodstanden.



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

$$G_{vej} = \frac{(0 \cdot d_1 + 0 \cdot d_2 + 1 \cdot d_3 + 1 \cdot d_4)}{d_p} = \frac{(d_3 + d_4)}{d_p}$$

Figur 2.5.b: Bestemmelse af terrænkoefficienten G_{vej} langs en udbredelsesvej

I de følgende to underafsnit om beregninger under homogene og gunstige forhold præsenteres de generiske notationer \bar{G}_w og \bar{G}_m for terrænets absorption. I tabel 2.5.b vises det indbyrdes forhold mellem disse notationer og variableerne G_{vej} og G'_{vej} .

Tabel 2.5.b: Det indbyrdes forhold mellem \bar{G}_w og \bar{G}_m og (G_{vej}, G'_{vej})

Homogene forhold			Gunstige forhold		
$A_{terræn}$	$\Delta_{terræn(S,O)}$	$\Delta_{terræn(O,R)}$	$A_{terræn}$	$\Delta_{terræn(S,O)}$	$\Delta_{terræn(O,R)}$

⁷ I emissionsmodellen tages der højde for porøse vejbelægnings absorption.

\bar{G}_w	G'_{vej}	G_{vej}		
\bar{G}_m	G'_{vej}	G_{vej}	G'_{vej}	G_{vej}

Beregninger under homogene forhold

Dæmpningen på grund af terrænvirkningen under homogene forhold beregnes ved hjælp af følgende ligninger:

hvis $G_{vej} \neq 0$

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

hvor

$$k = \frac{2\pi f_m}{c}$$

f_m er den nominelle centerfrekvens for det pågældende frekvensbånd i Hz, c er lydets hastighed i luften, som antages at være lig med 340 m/s, og C_f bestemmes ved:

$$C_f = d_p \frac{1 + 3wd_p e^{-\sqrt{wd_p}}}{1 + wd_p} \quad (2.5.16)$$

hvor værdierne af w beregnes ved hjælp af ligningen nedenfor:

$$w = 0,0185 \frac{f_m^{2,5} \bar{G}_w^{2,6}}{f_m^{1,5} \bar{G}_w^{2,6} + 1,3 \cdot 10^3 f_m^{0,75} \bar{G}_w^{1,3} + 1,16 \cdot 10^6} \quad (2.5.17)$$

\bar{G}_w kan være lig med enten G_{vej} eller G'_{vej} afhængigt af, om terrænvirkningen beregnes med eller uden diffraktion, og i forhold til den type terræn, der befinder sig under kilden (reel eller diffrakteret kilde). Dette uddybes i de følgende underafsnit og opsummeres i tabel 2.5.b.

$$A_{terræn,H,\min} = -3(1 - \bar{G}_m) \quad (2.5.18)$$

er den nedre grænse for $A_{terræn,H}$.

For en vej (S,R) under homogene forhold uden diffraktion:

$$\bar{G}_w = G'_{vej}$$

$$\bar{G}_m = G'_{vej}$$

Med diffraktion: se afsnittet om diffraktion for definitionerne af \bar{G}_w og \bar{G}_m .

hvis $G_{vej} = 0$: $A_{terræn,H} = -3$ dB

Faktoren $-3(1 - \bar{G}_m)$ tager højde for, når kilden og modtageren er langt fra hinanden, hvor den første refleksionskilde ikke længere er på platformen, men derimod i naturligt terræn.

Beregninger under gunstige forhold

Terrænvirkningen under gunstige forhold beregnes med ligningen for $A_{terræn,H}$, såfremt følgende ændringer medtages:

Hvis $G_{vej} \neq 0$

a) I ligningen for $A_{terræn,H}$ erstattes højderne z_s og z_r med $z_s + \delta z_s + \delta z_T$ og $z_r + \delta z_r + \delta z_T$, henholdsvis, hvor

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

$a_0 = 2 \times 10^{-4} \text{ m}^{-1}$ er det modsatte af krumningsradiusen

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

b) Den nedre grænse for $A_{terræn,F}$ afhænger af vejens geometri:

$$A_{terræn,F,\min} = \begin{cases} -3(1 - \bar{G}_m) & \text{hvis } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \bar{G}_m) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - \frac{30(z_s + z_r)}{d_p} \right) \right) & \text{ellers} \end{cases} \quad (2.5.20)$$

Hvis $G_{vej} = 0$

$$A_{terræn,F} = A_{terræn,F,\min}$$

Højdekorrektionerne δz_s og δz_r afspejler virkningen af, at lydstrålen afbøjes. δz_T tager højde for virkningen af turbulens.

\bar{G}_m kan også være lig enten G_{vej} eller G'_{vej} afhængigt af, om terrænvirkningen beregnes med eller uden diffraktion, og i forhold til den type terræn, der befinder sig under kilden (reel eller diffrakteret kilde). Dette uddybes i de følgende underafsnit.

For en vej (S_i, R) under gunstige forhold uden diffraktion:

$$\bar{G}_w = G_{vej} \text{ i ligning (2.5.17)}$$

$$\bar{G}_m = G'_{vej}$$

Med diffraktion: se det næste afsnit for definitionerne af \bar{G}_w og \bar{G}_m .

Diffraktion

Som hovedregel skal diffraktion undersøges på toppen af hver barriere, der befinder sig på udbredelsesvejen. Hvis vejen passerer "højt nok" over den diffrakterende kant, kan $A_{dif} = 0$ bestemmes, og et direkte sigte kan beregnes, navnlig ved at evaluere A_{terren} .

I praksis sammenlignes forskellen i lydvej δ for hvert frekvensbånds centerfrekvens med størrelsen $-\lambda / 20$. Hvis en barriere ikke medfører diffraktion, hvilket f.eks. kan fastlægges i henhold til Rayleighs kriterium, er det ikke nødvendigt at beregne A_{dif} for det pågældende frekvensbånd. Med andre ord er $A_{dif} = 0$ i dette tilfælde. Ellers beregnes A_{dif} som beskrevet i resten af dette afsnit. Denne regel gør sig gældende under både homogene og gunstige forhold for både enkelte og multiple diffraktioner.

Når en beregning for et frekvensbånd er foretaget i henhold til proceduren, som er beskrevet i dette afsnit, fastsættes A_{terren} som lig med 0 dB ved beregning af den totale dæmpning. Der tages direkte højde for terrænvirkningen i den generelle ligning til beregning af diffraktion.

De ligninger, der foreslås her, anvendes til at behandle diffraktioner på tynde skærme, tykke skærme, bygninger, jordvolde (naturlige eller kunstige) samt ved kanterne af skrånninger, afgravninger og viadukter.

Når man støder på adskillige diffrakterende barrierer på en udbredelsesvej, behandles de som multiple diffraktioner ved at anvende den procedure, der beskrives i det følgende afsnit om beregning af forskellen i lydvej.

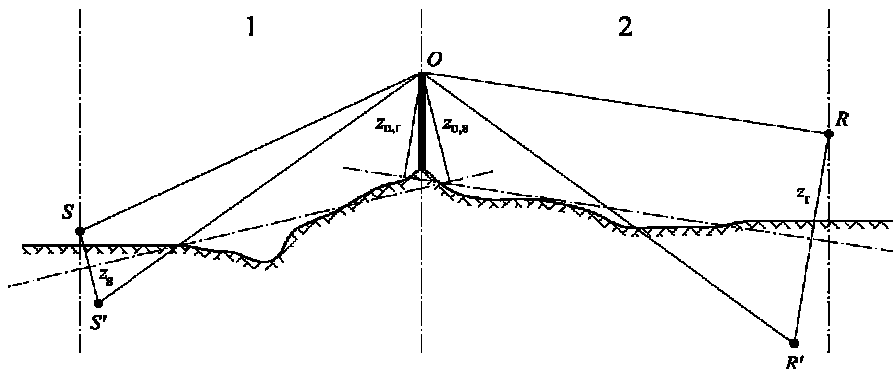
Procedurene, der beskrives her, anvendes til at beregne dæmpningerne under både homogene og gunstige forhold. Der tages højde for stråleafbøjning i beregningen af forskellen i lydvej og i beregningen af terrænvirkningen før og efter diffraktion.

Generelle principper

Figur 2.5.c viser den generelle metode til beregning af den dæmpning, der skyldes diffraktion. Ved denne metode splittes udbredelsesvejen op i to dele: "kildesiden", som befinder sig mellem kilden og diffraktionspunktet, og "modtagersiden", som befinder sig mellem diffraktionspunktet og modtageren.

Følgende beregnes:

- terrænvirkningen på kildesiden, $\Delta_{terræn(S,O)}$
- terrænvirkningen på modtagersiden, $\Delta_{terræn(O,R)}$
- samt tre diffraktioner:
 - mellem kilden S og modtageren R : $\Delta_{dif(S,R)}$
 - Mellem den spejlede kilde S' og R : $\Delta_{dif(S',R)}$
 - mellem S og den spejlede modtager R' : $\Delta_{dif(S,R')}$



1: Kildesiden

2: Modtagersiden

Figur 2.5.c: Geometrisk gengivelse af beregningen af dæmpning på grund af diffraktion

hvor

S er kilden

R er modtageren

S' er den spejlede kilde i forhold til jordens middelloverflade på kildesiden

R' er den spejlede modtager i forhold til jordens middelloverflade på modtagersiden

O er diffraktionspunktet

z_s er den ækvivalente højde af kilden S i forhold til terrænets middelloverflade på kildesiden

$z_{o,s}$ er den ækvivalente højde af diffraktionspunktet O i forhold til jordens middelloverflade på kildesiden

z_r er den ækvivalente højde af modtageren R i forhold til terrænets middelloverflade på modtagersiden

$z_{o,r}$ er den ækvivalente højde af diffraktionspunktet O i forhold til jordens middelloverflade på modtagersiden.

Der tages højde for terrænets uregelmæssighed mellem kilden og diffraktionspunktet samt mellem diffraktionspunktet og modtageren ved hjælp af ækvivalente højder beregnet i forhold til jordens middelloverflade, først på kildesiden og dernæst på modtagersiden (to middelloverflader for terrænet), i henhold til de metoder, som er beskrevet i underafsnittet om væsentlige højder over jordoverfladen.

Ren diffraktion

For ren diffraktion med ingen terrænvirkning beregnes dæmpningen ved:

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

hvor

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

λ er bølgelængden ved den nominelle centerfrekvens for det pågældende frekvensbånd

δ er forskellen i lydvej mellem den diffrakterede vej og den direkte vej (se næste underafsnit om beregning af forskel i lydvej)

C'' er en koefficient, der anvendes for at tage højde for multiple diffraktioner:

$C'' = 1$ for en enkelt diffraktion

For multiple diffraktioner: hvis e er den samlede afstand langs vejen O_1 til $O_2 + O_2$ til $O_3 + O_3$ til O_4 fra "elastikmetoden" (se figur 2.5.d og 2.5.f), og hvis e er større end 0,3 m (ellers er $C'' = 1$), beregnes denne koefficient ved:

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

Værdierne af Δ_{dif} er lagt fast:

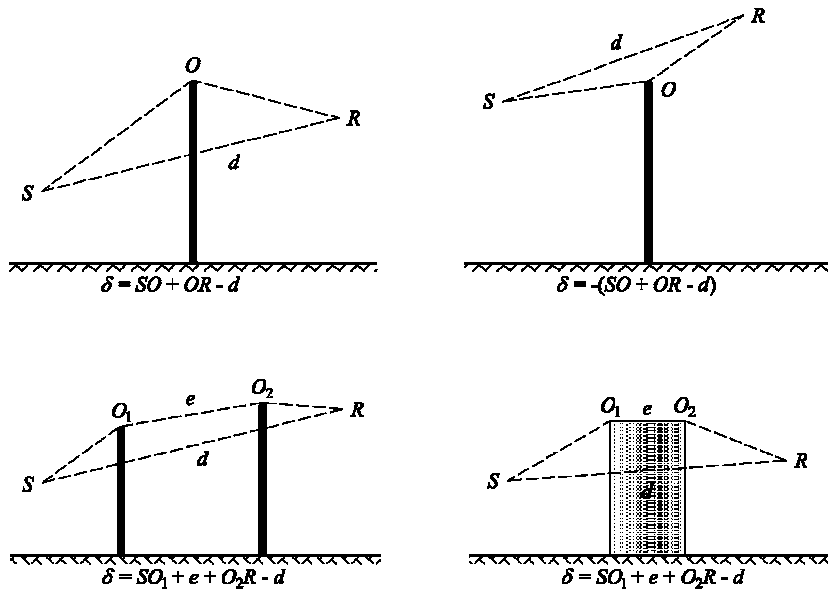
- hvis $\Delta_{dif} < 0$: $\Delta_{dif} = 0$ dB

- hvis $\Delta_{dif} > 25$: $\Delta_{dif} = 25$ dB for en diffraktion på en horisontal kant og kun for størrelsen Δ_{dif} , som indgår i beregningen af A_{dif} . Denne øvre grænse gør sig ikke gældende for Δ_{dif} -størrelser, som indgår i beregningen af Δ_{terren} , eller for en diffraktion langs en vertikal kant (lateral diffraktion) i forbindelse med kortlægning af støj fra virksomheder.

Beregning af forskellen i lydvej

Forskellen i lydvej δ beregnes på et vertikalt plan, der omfatter kilden og modtageren. Dette er en approksimation i forhold til Fermats princip. Approksimationen finder anvendelse her (linjekilder). Forskellen i lydvej δ beregnes som i de følgende figurer på grundlag af de situationer, der opstår.

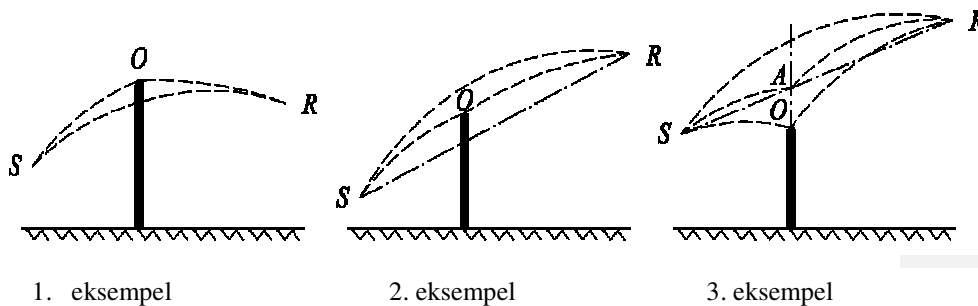
Homogene forhold



Figur 2.5.d: Beregning af forskellen i lydvej under homogene forhold. O , O_1 og O_2 er diffraktionspunkterne

Note: For hver konfiguration beregnes udtrykket for δ .

Gunstige forhold



Figur 2.5.e: Beregning af forskellen i lydvej under gunstige forhold (enkelt diffraktion)

Under gunstige forhold antages det, at de tre krumme lydstråler \widehat{SO} , $\widehat{O'R}$, og \widehat{SR} har identisk krumningsradius Γ defineret ved:

$$\Gamma = \max(1000, 8d) \quad (2.5.24)$$

Længden af en lydstråles krumning MN noteres som \widehat{MN} under gunstige forhold. Denne længde er lig med:

$$\widehat{MN} = 2\Gamma \arcsin\left(\frac{MN}{2\Gamma}\right) \quad (2.5.25)$$

I princippet bør der tages højde for tre scenarier i beregningen af forskellen i lydvej under gunstige forhold δ_F (se figur 2.5.e). I praksis er to ligninger tilstrækkeligt:

- hvis den direkte lydstråle SR er dækket af barrieren (1. og andet eksempel i figur 2.5.e):

$$\delta_F = \widehat{SO} + \widehat{O'R} - \widehat{SR} \quad (2.5.26)$$

- hvis den direkte lydstråle SR ikke er dækket af barrieren (3. eksempel i figur 2.5.e):

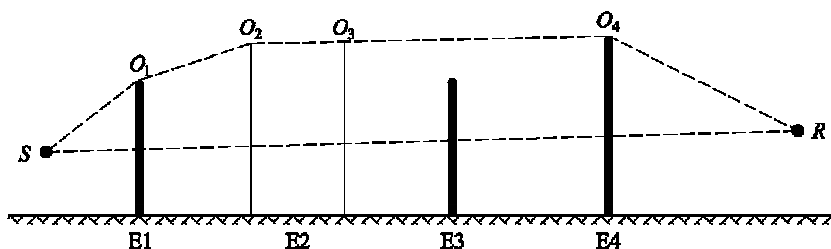
$$\delta_F = 2\widehat{SA} + 2\widehat{AR} - \widehat{SO} - \widehat{O'R} - \widehat{SR} \quad (2.5.27)$$

hvor A er skæringspunktet for den direkte lydstråle SR og fortsættelsen af den diffrakterende barriere.

For flerdobbelte diffraktioner under gunstige forhold:

- bestem det konvekse hylster, som defineres af de forskellige mulige diffraktionskanter
- fjern de diffraktionskanter, som ikke befinder sig på grænsen til det konvekse hylster.
- beregn δ_F ud fra den krumme lydstråles længder ved at splitte den diffrakterede vej op i så mange krumme segmenter som muligt (se figur 2.5.f)

$$\delta_F = \widehat{SO}_1 + \sum_{i=1}^{i=n-1} \widehat{O_i O_{i+1}} + \widehat{O_n R} - \widehat{SR} \quad (2.5.28)$$



Figur 2.5.f: Eksempel på beregning af forskellen i lydvej under gunstige forhold ved multiple diffraktioner

I scenariet i figur 2.5.f er forskellen i lydvej:

$$\delta_F = \hat{S}O_1 + O_1\hat{O}_2 + O_2\hat{O}_3 + O_3\hat{O}_4 + \hat{O}_4R - \hat{S}R \quad (2.5.29)$$

Beregning af dæmpningen A_{dif}

Dæmpningen på grund af diffraktion, som tager højde for terrænvirkningen på kilde- og modtagersiden, beregnes ved hjælp af følgende generelle ligninger:

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

hvor

- $\Delta_{dif(S,R)}$ er dæmpningen på grund af diffraktionen mellem kilden S og modtageren R
- $\Delta_{terræn(S,O)}$ er dæmpningen på grund af terrænvirkningen på kildesiden, vægtet med diffraktionen på kildesiden, hvor det forstås, at $O=O_1$ ved multiple diffraktioner som i figur 2.5.f
- $\Delta_{terræn(O,R)}$ dæmpningen på grund af terrænvirkningen på modtagersiden, vægtet med diffraktionen på modtagersiden (se det følgende underafsnit om beregningen af størrelsen $\Delta_{terræn(O,R)}$).

Beregning af størrelsen $\Delta_{terræn(S,O)}$

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

hvor

- $A_{terræn(S,O)}$ er dæmpningen på grund af terrænvirkningen mellem kilden S og diffraktionspunktet O . Denne størrelse beregnes som beskrevet i det foregående underafsnit om beregninger under homogene forhold og

i det foregående underafsnit om beregninger under gunstige forhold med følgende hypoteser:

- $z_r = z_{o,s}$
- G_{vej} beregnes mellem S og O
- Under homogene forhold: $\bar{G}_w = G'_{vej}$ i ligning (2.5.17), $\bar{G}_m = G'_{vej}$ i ligning (2.5.18)
- Under gunstige forhold: $\bar{G}_w = G_{vej}$ i ligning (2.5.17), $\bar{G}_m = G'_{vej}$ i ligning (2.5.20)
- $\Delta_{diff(S,R)}$ er dæmpningen på grund af diffraktionen mellem den spejlede kilde S' og R , beregnet som i det foregående afsnit om ren diffraktion
- $\Delta_{diff(S,R)}$ er dæmpningen på grund af diffraktionen mellem S og R , beregnet som i underafsnit VI.4.4.b.

Beregning af størrelsen $\Delta_{terræn(O,R)}$

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

hvor

- $A_{terræn(O,R)}$ er dæmpningen på grund af terrænvirkningen mellem diffraktionspunktet O og modtageren R . Denne størrelse beregnes som beskrevet i det foregående underafsnit om beregninger under homogene forhold og i det foregående underafsnit om beregninger under gunstige forhold med følgende hypoteser:

- $z_s = z_{o,r}$
- G_{vej} beregnes mellem O og R .

Det er ikke nødvendigt at tage højde for G'_{vej} -korrektionen her, da kilden i beregningen er diffraktionspunktet. Derfor skal G_{vej} anvendes i beregningen af terrænvirkningen, herunder også for den nedre grænse for størrelsen i ligningen, som bliver $-3(1 - G_{vej})$.

- Under homogene forhold er $\bar{G}_w = G_{vej}$ i ligning (2.5.17) og $\bar{G}_m = G_{vej}$ i ligning (2.5.18)
- Under gunstige forhold er $\bar{G}_w = G_{vej}$ i ligning (2.5.17) og $\bar{G}_m = G_{vej}$ i ligning (2.5.20)

- $\Delta_{diff(S,R')}$ er dæmpningen på grund af diffraktionen mellem S og den spejlede modtager R' , beregnet som i det foregående afsnit om ren diffraktion
- $\Delta_{diff(S,R)}$ er dæmpningen på grund af diffraktion mellem S og R , beregnet som i det foregående underafsnit om ren diffraktion.

Scenarier med vertikal kant

Ligning (2.5.21) kan anvendes til at beregne diffraktioner på vertikale kanter (laterale diffraktioner) i forbindelse med støj fra virksomheder. I sådanne tilfælde er $A_{dif} = \Delta_{diff(S,R)}$, og størrelsen $A_{terræn}$ beholdes. Desuden skal A_{atm} og $A_{terræn}$ beregnes ud fra udbredelsesvejens samlede længde. A_{afv} beregnes stadig fra den direkte afstand d . Ligningerne (2.5.8) og (2.5.6) bliver henholdsvis:

$$A_H = A_{afv} + A_{atm}^{vej} + A_{terræn,H}^{vej} + \Delta_{dif,H(S,R)} \quad (2.5.33)$$

$$A_F = A_{afv} + A_{atm}^{vej} + A_{terræn,F}^{vej} + \Delta_{dif,H(S,R)} \quad (2.5.34)$$

Δ_{dif} anvendes under homogene forhold i ligning (2.5.34).

Refleksioner i vertikale barrierer

Dæmpning gennem absorption

Refleksioner i vertikale barrierer behandles ved hjælp af spejlede kilder. Refleksioner i bygningsfacader og støjskærme behandles derfor på denne måde.

En barriere betragtes som vertikal, hvis dens hældning i forhold til det vertikale plan er mindre end 15° .

Ved behandling af refleksioner i objekter, hvis hældning i forhold til det vertikale plan er mere end eller lig med 15° , tages objektet ikke i betragtning.

Der ses bort fra barrierer, hvor mindst én dimension er mindre end 0,5 m, i beregningen af refleksion, undtagen ved særlige konfigurationer⁸.

Bemærk, at refleksioner i terrænet ikke behandles her. Der tages højde for dem i beregningen af dæmpning på grund af grænseflade (terræn, diffraktion).

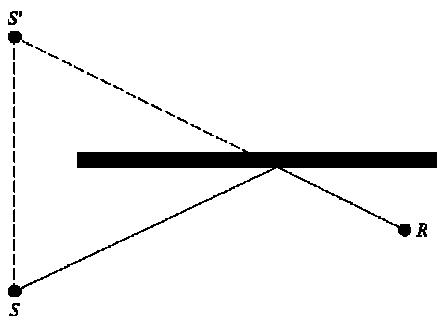
Hvis L_{WS} er lydeffekten for kilden S og α_r absorptionskoefficienten for barrierens overflade som defineret i EN 1793-1:2013, er lydeffekten for den spejlede kilde S' lig:

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

⁸ Et netværk af små barrierer på en flade med regelmæssige intervaller er et eksempel på en særlig konfiguration.

hvor $0 \leq a_r < 1$

Dæmpningerne i løbet af udbredelsen, som beskrives ovenfor, anvendes derefter på denne vej (spejlet kilde, modtager) som ved en direkte vej.



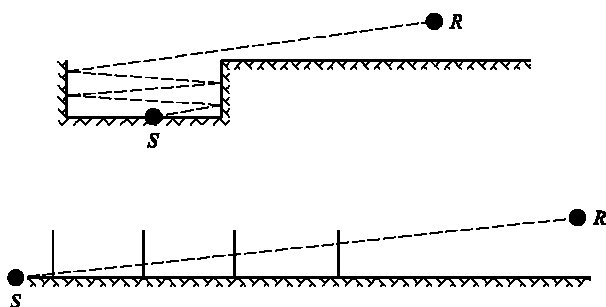
Figur 2.5.g: Spejlende refleksion i en barriere, der er blevet behandlet ved metoden med spejlede kilder (S : kilde, S' : spejlet kilde, R : modtager)

Dæmpning gennem retrodiffraktion

Under de geometriske undersøgelser af lydudbredelsesveje er stedet for en lydstråles kollision i forhold til barrierens øvre kant afgørende for, hvor væsentlig den andel af energi, der reflekteres i forbindelse med refleksionen i en vertikal forhindring (barriere, væg, bygning), er. Dette tab af akustisk energi, der finder sted, når en stråle gennemgår en refleksion, kaldes dæmpning gennem retrodiffraktion.

Ved potentielt adskillige refleksioner mellem to vertikale vægge, skal der som minimum tages højde for den første refleksion.

I forbindelse med en grøft (se f.eks. figur 2.5.h) skal dæmpning gennem retrodiffraktion beregnes for hver refleksion i støttemurene.



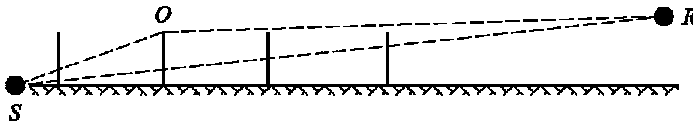
Figur 2.5.h: Lydstråle, som reflekteres fire gange i et spor i en grøft: reelt tværsnit (øverst), udfoldet tværsnit (nederst)

I denne illustration når lydstrålen modtageren ved "successivt at passere igennem" grøftens støttemure, som derfor kan sammenlignes med åbninger.

I beregningen af udbredelsen gennem en åbning er lydfeltet ved modtageren lig med summen af det direkte felt og det diffrakterede felt ved åbningens kanter. Dette diffrakterede felt sikrer sammenhængen i overgangen mellem det frie område og skyggezone. Når strålen nærmer sig kanten af åbningen, dæmpes det direkte felt. Beregningen er identisk med beregningen for dæmpning på grund af en barriere i det frie område.

Forskellen i lydvej δ' , der tilskrives hver retrodiffraktion, er det modsatte af forskellen i lydvej mellem S og R forholdsvis ved hver øvre kant O og kan vises med et indsat tværsnit (se figur 2.5.i).

$$\delta' = -(SO + OR - SR) \quad (2.5.36)$$



Figur 2.5.i: Forskellen i lydvej for den anden refleksion

Minustegnet i ligning (2.5.36) betyder, at den pågældende modtager befinder sig i det frie område.

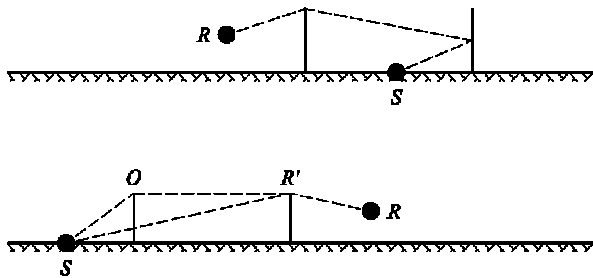
Dæmpning gennem retrodiffraktion $\Delta_{retrodif}$ beregnes ved hjælp af ligning (2.5.37), som ligner ligning (2.5.21), men som har omarbejdede notationer.

$$\Delta_{retrodif} = \begin{cases} 10C_n \cdot \lg\left(3 + \frac{40}{\lambda} \delta'\right) & \text{hvis } \frac{40}{\lambda} \delta' \geq -2 \\ 0 & \text{ellers} \end{cases} \quad (2.5.37)$$

Dæmpningen anvendes på den direkte stråle, hver gang den "passerer gennem" (reflekterer i) en væg eller en bygning. Lydeffekten for den spejlede kilde S' bliver derfor:

$$L_W = L_W + 10 \times \lg(1 - \alpha_r) - \Delta_{retrodif} \quad (2.5.38)$$

Ved komplekse udbredelseskonfigurationer kan der findes diffraktioner mellem refleksioner eller mellem modtageren og refleksionerne. I dette tilfælde estimeres retrodiffraktionen ved væggene ved at tage højde for vejen mellem kilden og det første diffraktionspunkt R' (som derfor betragtes som modtageren i ligning (2.5.36)). Dette princip er vist i figur 2.5.j.



Figur 2.5.j: Forskellen i lydvej, når en diffraktion er til stede: reelt tværsnit (øverst), udfoldet tværsnit (nederst)

Ved flere refleksioner adderes de refleksioner, der skyldes hver enkelt refleksion.

2.6. Generelle bestemmelser – Flystøj

2.6.1. Definitioner og symboler

I dette afsnit beskrives visse vigtige *begreber* med en forklaring af den generelle betydning, de tillægges i dette dokument. Listen er ikke udtømmende og omfatter kun udtryk og akronymer, der anvendes ofte. Andre beskrives, første gang de optræder.

De matematiske *symboler* (som kan findes efter begreberne) er de symboler, der primært anvendes i ligningerne i hovedteksten. Andre symboler, som anvendes i begrænset omfang, både i teksten og i bilagene, defineres, når de anvendes.

Læseren mindes løbende om, at ordene *lyd* og *støj* anvendes synonymt i dette dokument. Selvom ordet *støj* bærer subjektive konnotationer – akustikere definerer det ofte som "uønsket lyd" – betragtes det inden for bekæmpelse af flystøj som regel blot som lyd, dvs. luftbåren energi, der transmitteres ved hjælp af akustiske bølger, som bevæger sig. Symbolet \rightarrow angiver en krydsreference til andre begreber på listen.

Begreber

AIP	Luftfartspublikation (<i>Aeronautical Information Publication</i>)
Flykonfiguration	Positionen af slats, flaps og landingsstel
Flyoperationer	En ankomst, afgang eller en anden flyoperation, der påvirker støjeksponeringen omkring en flyveplads.
Data vedrørende flystøj og – præstationer	Data, der beskriver forskellige flytypers egenskaber vedrørende akustik og præstationer, som er nødvendige for modelleringsprocessen. De omfatter \rightarrow <i>NPD-forholdet</i> og oplysninger, der gør det muligt at beregne motorens

	kraft/effekt som en funktion af \rightarrow flyets konfiguration. Flyproducenten tilvejebringer som regel dataene, men når dette ikke er muligt, indhentes de fra andre kilder. Når ingen data er til rådighed, repræsenteres det pågældende fly normalt ved at tilpasse data fra et tilpas lignende fly, hvilket benævnes <i>substitution</i> .
Højde	Højde over middelvandstanden.
ANP-databasen	Databasen over flystøj og -præstationer (<i>Aircraft Noise and Performance</i>), som indgår i bilag I.
A-vægtet lydniveau, L_A	Basisskala for lyd-/støjniveau til måling af ekstern støj, herunder støj fra fly. De fleste beregningsenheder for støjkonturer tager udgangspunkt i denne skala.
Basisspor på jorden	Et repræsentativt eller nominelt spor på jorden, som bestemmer midten af en stribe af spor.
Referenceniveau for en støjbegivenhed	Støjbegivenhedsniveauet aflæst i en NPD-database.
Løsning af bremsere	\rightarrow <i>Startpunkt</i>
Korrigeret nettokraft	Ved en given effektindstilling (f.eks. <i>EPR</i> eller N_1) falder nettokraften med luftens densitet og dermed i takt med, at flyet stiger i højde. Den korrigerede nettokraft er værdien ved havets overflade.
Kumulativt lyd-/støjniveau	En måling i decibel af den støj, der i løbet af et bestemt tidsrum modtages ved et punkt i nærheden af en lufthavn fra flytrafikken ved normale driftsforhold og flyveveje. Det beregnes ved at akkumulere niveauerne for de støjbegivenheder, der finder sted ved det punkt.
Sum eller gennemsnit i decibel	Benævnes andre steder "energimæssige" eller logaritmiske (modsat aritmetiske) værdier. Anvendes, når det er nødvendigt at finde summen eller gennemsnittet af de bagvedliggende energimæssige størrelser, f.eks. <i>summen i decibel</i> $= 10 \cdot \lg \sum 10^{L_i/10}$
Energiandel, F	Andelen af den lydenergi, der modtages fra et segment, i forhold til den lydenergi, der modtages fra en uendelig flyvevej.
Motoreffektindstilling	Værdi for \rightarrow <i>det støjrelaterede effektparameter</i> , som anvendes til at bestemme støjemissionen fra NPD-databasen.
Ækvivalent (konstant) lydniveau, L_{eq}	En måleenhed for det konstante lydniveau. Niveauet for en hypotetisk konstant lyd, som i løbet af et bestemt tidsrum

	indeholder den samme totale mængde energi som den reelle variable lyd.
Lyd-/støjbegebenhedsniveau	En måleenhed i decibel af den afgrænsede mængde af lyd (eller støj), der modtages fra et passerende fly → <i>støjeksponeringsniveau</i>
Flyets konfiguration	= → <i>Flykonfiguration</i> + → <i>Flyveparametre</i>
Flyveparametre	Flyets effektindstilling, hastighed, krængningsvinkel og vægt.
Flyevej	Et flys vej gennem luften, defineret i tre dimensioner, som regel i forhold til et begyndelsespunkt ved starten af starttrullestrækningen eller ved landingstærskelen.
Flyvevejssegment	En del af et flys flyevej, som med henblik på støjmodellering repræsenteres ved en lige linje af afgrænset længde.
Flyveprocedure	Rækkefølgen af operationelle trin, som flyets besætning følger, eller flystyringssystemet: udtrykkes som ændringer i flyets konfiguration som en funktion af afstanden langs sporet på jorden.
Flyveprofil	Udsving i flyets højde langs sporet på jorden (omfatter nogle gange ændringer i → <i>flyets konfiguration</i>) - beskrevet ved hjælp af en række → <i>profilpunkter</i> .
Jordoverflade	(Eller nominel jordoverflade) Horisontal jordoverflade gennem flyvepladsens referencepunkt, hvorpå konturerne normalt beregnes.
Hastighed ved jorden	Flyets hastighed i forhold til et stationært punkt på jorden.
Spor på jorden	Den vertikale projicering af flyvevejen på jordoverfladen.
Højde	Vertikal afstand mellem flyet og → <i>jordoverfladen</i>
Integreret støjniveau	Benævnes også → <i>støjeksponeringsniveau for en enkelt begivenhed</i> .
ISA	International standardatmosfære – defineret af ICAO. Definerer ændringer i luftens temperatur, tryk og densitet med højde over middelvandstanden. Anvendes til at normalisere resultater af beregninger af flykonstruktioner og analyser af testdata.
Lateral dæmpning	Overskydende dæmpning af lyd på grund af afstand, som direkte eller indirekte skyldes jordoverfladens tilstedeværelse. Væsentlig ved lave elevationsvinkler (for

	flyet, der befinder sig over jordoverfladen)
Maksimalt lyd-/støjniveau	Det maksimale lydniveau, der nås i løbet af en begivenhed
Middelvandstanden (MSL)	Den standardiserede højde for jordens overflade, som → ISA refererer til.
Nettokraft	Den fremdriftskraft, som en motor udøver på skroget.
Støj	Støj defineres som uønsket lyd. Men beregningsenheder såsom <i>A-vægtet lydniveau</i> (L_A) og <i>effektivt opfattet støjniveau</i> (EPNL) konverterer reelt set lydniveauer til støjniveauer. Da der ikke er konsekvens i anvendelsen af begreberne, bruges begreberne lyd og støj nogle gange med samme betydning i dette dokument (ligesom andre steder), navnlig i forbindelse med ordet <i>niveau</i> .
Støjkontur	En linje af konstant værdi for et kumulativt flystøjniveau eller -indeks ved en lufthavn.
Støjpåvirkning	Støjens negative indvirkning(er) på dens modtagere. Det er vigtigt at understrege, at støjberegningsenheder er indikatorer for støjens påvirkning
Støjindeks	En betegnelse for konstant eller kumulativ lyd, som hænger sammen med (dvs. at den menes at kunne indikere) lydens indvirkning på mennesker. Den kan i nogen grad tage højde for faktorer ud over lydstyrken (især tid på døgnet). Et eksempel er dag-aften-nat-støjindikatoren L_{DEN} .
Støjniveau	En måling i decibel af lyden på en skala, som angiver dens lyd- eller støjstyrke. Der bruges generelt to skalaer til måling af ekstern støj fra fly: <i>A-vægtet lydniveau</i> og <i>opfattet støjniveau</i> . Disse skalaer lægger forskellig vægt på lyden af forskellige frekvenser – for at efterligne den menneskelige opfattelse.
Støjberegningsenhed	Et udtryk, der bruges til at beskrive enhver måling af støjmængden ved en modtagerposition. Der kan både være tale om en enkelt begivenhed eller en akkumulering af støj over en længere periode. Der findes to måleenheder for støj fra en enkelt begivenhed, som hyppigt anvendes: det <i>maksimale niveau</i> , der nås i løbet af begivenheden, eller begivenhedens <i>støjeksponeringsniveau</i> , som er et mål for dens totale lydenergi bestemt ved tidsintegrering.
Forholdet mellem/data vedrørende støj-motorkraft-afstand (<i>Noise-power-distance – NPD</i>)	Støjbegivenhedsniveauer anført som en funktion af afstanden under et fly ved konstant horisontalflyvning ved en referencehastighed i en referenceatmosfære for en række forskellige → <i>motoreffektindstillinger</i> . Dataene tager højde for indvirkningen af lyddæmpning på grund af udbredelsen

	af sfæriske bølger (loven om omvendt proportionalitet) og atmosfærisk absorption. Afstanden bestemmes vinkelret på flyets flyvevej og vingens akse (dvs. vertikalt under flyet under flyvning uden krængninger).
Støjrelateret effektparameter	Parameter, som beskriver eller indikerer den fremdriftskraft, som genereres af en flymotor, og som den akustiske effektmission logisk set kan forbindes med. Benævnes ofte → <i>den korrigerede nettokraft</i> . Kaldes skiftevis "effekt" eller "effektindstilling" i resten af teksten.
Støjmæssig signifikans	Bidraget fra en flyvevej har en "støjmæssig signifikans", hvis det påvirker begivenhedens støjniveau i et mærkbart omfang. Ved at se bort fra segmenter, der ikke har en støjmæssig signifikans, kan der opnås enorme besparelser i forbindelse med beregningsarbejdet.
Iagttager	→ <i>Modtager</i>
Procedurer	Forskrift for en flyveprofil, hvor procedurerne omfatter ændringer i hastighed og/eller højde.
Profilpunkt	Højde for slutpunktet af flyvevejens segment – i vertikalt plan over sporet på jorden.
Modtager	En modtager af støj, der stammer fra en kilde. Fortrinsvis ved et punkt på eller tæt ved jordoverfladen.
Referenceatmosfære	En oversigt over lydabsorptionshastigheder, som anvendes til at standardisere NPD-data (se bilag D)
Referencedag	En række atmosfæriske forhold, som ANP-data standardiseres ud fra.
Referenceperiode	Et nominelt tidsinterval, der anvendes til at standardisere målinger af støjeksponeringsniveauer for enkelte begivenheder, f.eks. 1 sekund i forbindelse med → <i>SEL</i> .
Referencehastighed	Flyets hastighed ved jorden, som data vedrørende <i>NPD</i> og → <i>SEL</i> normaliseres til
<i>SEL</i>	→ <i>Støjeksponeringsniveau</i>
Støjeksponeringsniveau for en enkelt begivenhed	Det lydniveau, en begivenhed ville nå, hvis al dens lydenergi blev komprimeret ensartet ned til et standardiseret tidsinterval, som kaldes → <i>referenceperioden</i>
Blødt terræn	En terrænoverflade, som er "blød" i akustisk forstand. Ofte et græsdekke område, som omgiver de fleste flyvepladser. Akustisk hårde jordoverflader, som er yderst reflekterende, omfatter beton og vand. Metoden for støjkonturer, som er beskrevet i dette dokument, gør sig gældende for bløde

	terrænforhold.
Lyd	Energi, der transmitteres gennem luften ved hjælp af (longitudinale) bølgebevægelser, som øret opfanger
Lyddæmpning	Reduktionen i lydintensiteten med afstand langs en udbredelsesvej. For flystøj omfatter årsagerne udbredelse af sfæriske bølger, atmosfærisk absorption og → <i>lateral dæmpning</i>
Støjeksponering	En måling af den totale immission af lydenergi i løbet af et tidsrum
Støjeksponeringsniveau, L_{AE}	(Akronymet SEL) En beregningsenhed, der er standardiseret i ISO 1996-1 eller ISO 3891 = A-vægtet støjeksponeringsniveau for en enkelt begivenhed, standardiseret til 1 sekund.
Lydintensitet	Styrken af lydimmisionen ved et punkt – forbundet med akustisk energi (indikeres ved målte lydniveauer)
Lydniveau	En måling af lydenergien udtrykt i decibel. Modtaget lyd måles med eller uden "frekvensvægtning". Niveauer, der måles med en vægtning, benævnes ofte → <i>støjniveauer</i>
Etape-/Turlængde	Afstanden til det lettende flys første destination. Betragtes som en indikator for flyets vægt.
Startpunkt, SOR	Punktet på start- og landingsbanen, hvorfra et fly påbegynder sin start. Benævnes også "løsning af bremsler".
Reel flyvehastighed	Flyets reelle hastighed i forhold til luften (= hastighed ved jorden under vindstille forhold)
Vægtet ækvivalent lydniveau, $L_{eq,W}$	En modificeret udgave af L_{eq} , hvori støj, der forekommer på forskellige tidspunkter af døgnet (som regel dag, aften og nat) tillægges forskellig vægt.

Symboler

d	Den korteste afstand fra et iagttagerpunkt til et flyvevejssegment
d_p	Vinkelret afstand fra et iagttagerpunkt til flyvevejen (skrå afstand)
d_λ	Skalaafstand
F_n	Reel nettokraft pr. motor
F_n/δ	Korrigeret nettokraft pr. motor
h	Flyets højde (over MSL)

L	Støjniveau for en begivenhed (udefineret skala)
$L(t)$	Lydniveau på tidspunkt t (udefineret skala)
$L_A, L_A(t)$	A-vægtet lydtrykniveau (på tidspunkt t), målt på den <i>langsomme</i> støjmålingsskala
L_{AE}	(SEL) Støjeksponeringsniveau
L_{Amax}	Maksimumværdi for $L_A(t)$ i løbet af en begivenhed
L_E	Støjeksponeringsniveau for en enkelt begivenhed
$L_{E\infty}$	Støjeksponeringsniveau for en enkelt begivenhed bestemt ud fra NPD-databasen
L_{EPN}	Effektivt opfattet støjniveau
L_{eq}	Ækvivalent (konstant) lydniveau
L_{max}	Maksimal værdi for $L(t)$ i løbet af en begivenhed
$L_{max,seg}$	Maksimalt niveau genereret af et segment
ℓ	Vinkelret afstand fra et iagttagerpunkt til sporet på jorden
\lg	Titalslogaritme
N	Antallet af segmenter eller undersegmenter
NAT	Antallet af begivenheder, hvor L_{max} overskrider en fastlagt tærskel
P	Effektparameter som NPD-variabel $L(P,d)$
P_{seg}	Effektparameter for et bestemt segment
q	Afstand fra starten af segmentet til den mindste passageafstand
R	Drejeradius
S	Standardafvigelse
s	Afstanden langs sporet på jorden
s_{RWY}	Banens længde
t	Tid
t_e	Den effektive varighed for en enkelt lydbegivenhed
t_0	Referencetiden for et integreret lydniveau

V	Hastighed ved jorden
V_{seg}	Ækvivalent hastighed ved jorden for segmentet
V_{ref}	Referencehastighed ved jorden, som NPD-data defineres ved
x, y, z	Lokale koordinater
x', y', z'	Flyets koordinater
$X_{ARP}, Y_{ARP}, Z_{ARP}$	Placeringen af flyvepladsens referencepunkt i geografiske koordinater
z	Flyets højde over jordoverfladen/flyvepladsens referencepunkt
α	Parameter til beregning af korrektionen Δ_F for et afgrænset segment
β	Flyets elevationsvinkel i forhold til jordoverfladen
ε	Flyets krængningsvinkel
γ	Stignings-/nedstigningsvinkel
φ	Negativ elevationsvinkel (parameter for lateral retningsvirkning)
λ	Segmentets totale længde
ψ	Vinkel mellem retningen for flyoperationen og retningen til iagttageren
ξ	Flyets kurs, måles med uret fra magnetisk nord.
$\Lambda(\beta, \ell)$	Lateral dæmpning, luft-til-jord
$\Lambda(\beta)$	Lateral dæmpning over lang afstand, luft-til-jord
$\Gamma(\ell)$	Afstandsfaktor for lateral dæmpning
Δ	Ændring i værdien for en størrelse eller en korrektion (som angivet i teksten)
Δ_F	Korrektion for et afgrænset segment
Δ_I	Korrektion for motorinstallation
Δ_i	Vægtning for den i 'ende døgnperiode, dB
Δ_{rev}	Reverseringstrækraft
Δ_{SOR}	Korrektion for startpunktet
Δ_V	Korrektion for varighed (hastighed)

Indikatorer med sænket skrift

1, 2	Indikatorer, der angiver start- og slutværdier for et interval eller segment
<i>E</i>	Eksposering
<i>i</i>	Summationsindikator for type/kategori af fly
<i>j</i>	Summationsindikator for sporet på jorden/undersporet
<i>k</i>	Summationsindikator for segmentet
<i>max</i>	Maksimum
<i>ref</i>	Referenceværdi
<i>seg</i>	Værdi for det pågældende segment
<i>SOR</i>	Relateret til startpunkt
<i>TO</i>	Start (take-off)

2.6.2. *Kvalitetsramme*

Nøjagtigheden af inputværdierne

De inputværdier, som påvirker en kildes emissionsniveau, herunder kildens placering, skal bestemmes med en nøjagtighed, der svarer til en usikkerhed på højst $\pm 2\text{dB(A)}$ i kildens emissionsniveau (alle andre parametre forbliver uændrede).

Anvendelse af standardværdier

Ved anvendelse af metoden skal inputdataene afspejle den egentlige brug. Generelt skal beregninger ikke bero på standardværdier for input eller på antagelser. Navnlig skal flyveje, som bestemmes ud fra radardata med henblik på bestemmelse af flyvejene, anvendes, når dette er muligt, og når kvaliteten er tilstrækkelig høj. Standardværdier for input eller antagelser kan accepteres f.eks. til brug ved modellerede ruter i stedet for flyveje bestemt ud fra radardata, hvis indhentningen af reelle data er forbundet med uforholdsmæssigt store omkostninger.

Kvaliteten af beregningssoftwaren

Det skal kunne dokumenteres, at beregningssoftwaren kan anvende nærværende metoder ved hjælp af en attestation af resultater på baggrund af test-cases.

2.7. Flystøj

2.7.1. Dokumentets formål og anvendelsesområde

Konturkort anvendes til at angive omfanget og mængden af støjpåvirkningen fra fly ved lufthavne. Påvirkningen angives med værdier fra en specificeret støjberegningseenhed eller -indeks. En kontur er en linje, langs hvilken indekset er konstant. Indeks-værdien aggregerer på en måde alle de enkelte flystøjsbegivenheder, der finder sted i løbet af et bestemt tidsrum, som normalt måles i dage eller måneder.

Støjen ved punkter på jorden, som stammer fra fly, der flyver til og fra en nærliggende flyveplads, afhænger af mange faktorer. Blandt de vigtigste faktorer er flytyperne og motorinstallationen, de forvaltningsprocedurer, der anvendes på selve flyet til effekt, flaps og hastighed, afstandene fra de pågældende punkter til de forskellige flyveje samt den lokale topografi og vejret. Lufthavnsdrift omfatter som regel forskellige typer fly, forskellige flyveprocedurer og skiftende operationelle vægte.

Konturer genereres ved hjælp af beregning af overflader af lokale støjindekset-værdier. Dette dokument beskriver i detaljer, hvordan man ved et iagttagerpunkt beregner de individuelle støjniveauer for flyvebegivenheder, som hver gælder for et bestemt flys flyvning eller en type flyvning, hvorfra der efterfølgende udregnes et gennemsnit, eller niveauerne *akkumuleres* med henblik på at udregne indekset-værdier for det punkt. Den nødvendige overflade af indekset-værdier genereres ved blot at gentage beregningerne efter behov for forskellige flyoperationer og være opmærksom på at maksimere effektiviteten ved at se bort fra begivenheder, som ikke har en støjmæssig signifikans (dvs. som ikke bidrager i nævneværdig grad til det totale niveau).

Hvis støjgenererende aktiviteter, som forbindes med lufthavnsoperationer, ikke bidrager væsentligt til befolkningens eksponering for flystøj og tilknyttede støjkonturer, kan der ses bort fra dem. Disse aktiviteter omfatter: helikoptere, taxiing, afprøvning af motorer og brug af hjælpemotorer. Dette betyder ikke nødvendigvis, at deres påvirkning er ubetydelig, og hvis disse omstændigheder opstår, kan kilderne vurderes, jf. afsnit 2.7.21 og 2.7.22.

2.7.2. Dokumentets indhold

Processen til generering af støjkonturer er illustreret i **figur 2.7.a**. Konturer udarbejdes til forskellige formål, og de bestemmer ofte kravene til kilder og forbehandlingen af inputdata. Konturer, der gengiver historisk støjpåvirkning, kan genereres fra faktiske fortegnelser over flyoperationer: operationer, vægte, radaropmålte flyveje osv. Konturer, der skal anvendes til fremtidigt nødvendige planlægningsformål, beror i højere grad på prognoser for trafik og flyveje og på fremtidige flys præstationer og støjegenskaber.



Figur 2.7.a: Processen til generering af støjkonturer

Uanset kilden til flyvedata bestemmes hver enkelt flyoperation, ankomst eller afgang, i forhold til flyvevejens geometri og flyets støjemission, da den følger den vej (operationer, som hovedsageligt er ens, hvad angår støj og flyvevej, registreres ved simpel multiplikation). Støjemissionen afhænger af flyets egenskaber, primært den effekt, dets motorer genererer. Den anbefalede metode indebærer en opdeling af flyvevejen i segmenter. **Afsnit 2.7.3 til 2.7.6** gør rede for metodens elementer og forklarer princippet om segmentering, som metoden tager udgangspunkt i, samt at det observerede støjniveau for begivenheden er en aggregering af bidragene fra alle støjmessigt signifikante segmenter på flyvevejen, som hver især kan beregnes uafhængigt af de andre. **Afsnit 2.7.3 til 2.7.6** gør desuden rede for kravene til inputdata i forbindelse med udarbejdelse af en række støjkonturer. I **bilag A** er der fastlagt detaljerede specifikationer for de påkrævede operationelle data.

I afsnit **2.7.7 til 2.7.13** beskrives det, hvordan segmenter af flyveveje beregnes ud fra forbehandlede inputdata. Dette omfatter anvendelse af en præstationsanalyse af flyets flyvning (ligninger til dette formål findes i **bilag B**). Flyvevejene kan variere i betydelig grad: fly, der følger en rute, er spredt ud over en stribe på grund af virkningen af forskelle i atmosfæriske forhold, flyvevægte og driftsprocedurer, begrænsninger på grund af lufttrafikkontrol osv. Der tages højde for dette ved at beskrive de enkelte flyveveje statistisk – som en central eller "basisvej", som ledsages af en række spredte veje. Dette er desuden forklaret i **afsnit 2.7.7 til 2.7.13**, som henviser til yderligere oplysninger i **bilag C**.

I **afsnit 2.7.14 til 2.7.19** fastlægges proceduren til beregning af støjniveauet for en enkelt begivenhed, dvs. den støj, der genereres ved et punkt på jorden ved en flyoperation. **Bilag D** omhandler genberegning af NPD-data til forhold, der afviger fra referenceforholdene. I **bilag E** forklares den akustiske dipole kilde, som anvendes i modellen til at bestemme lydudbredelsen fra flyvevejssegmenter af en afgrænset længde.

Bortset fra de relevante flyveveje forudsætter brugen af modelleringsforholdene i kapitel 3 og 4 de tilsvarende støj- og præstationsdata for det pågældende fly.

Den vigtigste beregning er at bestemme begivenhedsniveauet for en enkelt flyoperation ved et enkelt iagttagerpunkt. Det skal gentages for alle flyoperationer ved hver af de på forhånd fastsatte punkter, som dækker de påkrævede støjkonturers forventede udbredelse. Ved hvert punkt aggregeres begivenhedsniveauerne, eller der findes et gennemsnit af dem for at nå frem til et "kumulativt niveau" eller en indekssværdi for støjen. Denne del af processen er beskrevet i **afsnit 2.7.20 og 2.7.23 til 2.7.25**.

Afsnit 2.7.26 til 2.7.28 opsummerer muligheder for og krav til tilpasning af støjkonturer til en række støjindekssværdier. Afsnittene indeholder vejledning om generering af konturer og efterbehandling.

2.7.3. Segmenteringskonceptet

For et givent fly indeholder databasen referenceforhold vedrørende støj-motorkraft-afstand (NPD). For en konstant ligeudflyvning ved en *referencehastighed* under specificerede *atmosphæriske referenceforhold* i en specificeret flyvekonfiguration bestemmer referenceforholdene de modtagne lydniveauer for begivenheden, både det maksimale niveau og tidsintegreringen, direkte neden under flyet⁹ som en funktion af afstanden. Med henblik på støjmodellering repræsenteres den vigtige fremdriftskraft ved en *støjrelateret effektparameter*.

⁹ Faktisk neden under flyet vinkelret på vingens akse og flyveretningen. Betragtes som værende vertikalt under flyet, når dette flyver uden at dreje (uden krængninger).

Som regel anvendes *den korrigerede nettokraft* som parameter. Referenceniveauer for begivenheder, som fastsættes ud fra databasen, er tilpasset til at tage højde for både forskelle mellem reelle (dvs. modellerede) og referentielle atmosfæriske forhold og (i forbindelse med støjeksponeringsniveauer) flyets hastighed og, for modtagerpunkter, som ikke befinder sig direkte under flyet, forskelle mellem nedadgående støj og støj, der udbredes lateralt. Sidstnævnte forskel skyldes *lateral retningsvirkning* (indvirkninger af motorinstallation) og *lateral dæmpning*. Men på trods af disse tilpasninger gælder begivenhedsniveauerne stadig kun for den totale støj fra flyet ved konstant horisontalflyvning.

Segmentering er den proces, hvorigennem den anbefalede støjkonturmodel tilpasser den uendelige vejs NPD- og laterale data til at beregne den støj, der når en modtager fra en uensartet flyvevej, dvs. en flyvevej, hvor flyets flyvekonfiguration skifter. Med henblik på at beregne støjbegivenhedsniveauet for en flyoperation repræsenteres flyvevejen ved en række sammenhængende segmenter i lige linje, som hver især kan betragtes som en afgrænset del af en uendelig flyvevej, for hvilken NPD og de laterale tilpasninger er kendte. Det maksimale niveau for denne begivenhed er ganske enkelt den største af værdierne for de enkelte segmenter. Det tidsintegrerede niveau for hele støjbegivenheden beregnes ved at summere støjen, der modtages fra et tilstrækkeligt antal segmenter, dvs. de segmenter, der yder et væsentligt bidrag til begivenhedens totale støj.

Metoden, der anvendes til at estimere, hvor meget støj ét afgrænset segment bidrager med til det integrerede niveau for begivenheden, er helt og aldeles empirisk. *Energiandelen F* – støjen fra segmentet udtrykt som en andel af støjen fra den totale uendelige flyvevej – beskrives ved hjælp af et relativt simpelt udtryk, der omfatter længderetningsvirkningen af flystøjen og modtagerens "udsyn" til segmentet. En årsag til, at en simpel empirisk metode ofte er tilstrækkelig, er, at det meste af støjen som regel kommer fra det nærmeste, ofte tilstødende segment, og derfor befinder den mindste passageafstand til modtageren sig inde i segmentet (ikke ved et af slutpunkterne). Dette betyder, at estimer af støjen fra ikke-tilstødende segmenter i stigende grad bliver baseret på skøn, i takt med at de kommer længere væk fra modtageren, uden at dette går ud over nøjagtigheden i væsentlig grad.

2.7.4. Flyveveje: Spor og profiler

I forbindelse med modellering er en *flyvevej* (eller flyvebane) en fuldstændig beskrivelse af flyets bevægelse i rum og tid¹⁰. Flyvevejen er sammen med fremdriftskraften (eller andre støjrelaterede effektparametre) de oplysninger, der kræves for at beregne den støj, der genereres. *Sporet på jorden* er den vertikale projicering af flyvevejen på horisontalt terræn. Dette kombineres med den vertikale flyveprofil for at udforme den tredimensionelle flyvevej. Modelleringen af segmenter kræver, at flyvevejen for hver enkelt flyoperation beskrives ved en række sammenhængende segmenter i lige linje. Selve segmenteringsprocessen afhænger af, hvordan man vægter nøjagtighed og effektivitet. Det er nødvendigt at estimere de reelle krumme flyvevej tilstrækkeligt nøjagtigt og samtidig mindske beregningsarbejdet og datakravene. Hvert segment skal bestemmes ud fra de geometriske koordinater for dets slutpunkter og de tilknyttede hastigheds- og motoreffektparametre for flyet (som støjemissionerne afhænger af). Flyveveje og motoreffekt kan beregnes på forskellige måder, primært via (a) syntese ud fra en række procedurer og (b) analyse af de målte data for flyveprofilen.

¹⁰ Der tages højde for tiden ved hjælp af flyets hastighed.

Syntese af flyvevejen (a) kræver viden (eller antagelser) om spor på jorden og deres laterale spredning, flyets vægt, hastighed, flaps og kraftstyringsprocedurer, lufthavnens højde samt vind og lufttemperatur. Ligninger til beregning af flyveprofiler ud fra de påkrævede fremdrifts- og aerodynamiske parametre findes i **bilag B**. Hver ligning indeholder koefficienter (og/eller konstanter), som er baseret på empiriske data for hver enkelt flytype. Ligningerne vedrørende aerodynamik og præstationer i **bilag B** gør det muligt at tage højde for enhver rimelig kombination af operationel vægt og flyveprocedure for flyene, herunder operationer under forskellige bruttovægte ved start.

Analyse af målte data (b), f.eks. fra flyvedatarekordere, radar eller andet udstyr til sporing af fly, omfatter "reverse engineering", som i praksis er en omvendt synteseproces (a). I stedet for at estimere status for flyet og motorinstallationen ved flyvesegmenternes slutpunkter ved at integrere indvirkningen af kraften og de aerodynamiske kræfter på flyskroget estimeres kræfterne ved at differentiere ændringerne i højden og flyskrogets hastighed. Procedurene til behandling af oplysninger om flyvevejen er beskrevet i afsnit 2.7.12.

I et optimalt modelleringsprogram vil hver enkelt flyvning i teorien kunne repræsenteres særskilt. Dette ville sikre, at den nøjagtige rumlige spredning af flyvevejene, som kan være af stor betydning, blev taget i betragtning. Men for at holde forbehandlingen af data og beregningstiden på et rimeligt niveau er det normal praksis at repræsentere striber af flyveveje ved et mindre antal af lateralt forskudte "underspor". (Vertikal spredning repræsenteres som regel på tilfredsstillende vis ved at gøre rede for virkningen af forskellige flyvevægte på de vertikale profiler.)

2.7.5. *Flystøj og -præstationer*

ANP-databasen i bilag I omfatter de fleste nuværende flytyper. Flyyper eller -varianter, hvorom der ikke findes oplysninger på nuværende tidspunkt, kan bedst repræsenteres ved data fra andre fly, som normalt ligner dem, og som findes i databasen.

ANP-databasen omfatter standardiserede "procedurer", som gør det muligt at udforme en flyveprofil for mindst én fælles støjdæmpende afgangsp procedure. Nyere tilføjelser til databasen omfatter to forskellige støjdæmpende afgangsp procedureer.

2.7.6. *Lufthavne og flyoperationer*

Case-specifikke data til beregning af støjkonturerne for et særligt lufthavnsscenario omfatter følgende.

Generelle lufthavnsdata

- Flyvepladsens referencepunkt (anvendes til at fastlægge flyvepladsens korrekte geografiske koordinater). Referencepunktet fastsættes som nulpunktet i det lokale kartesiske koordinatsystem, som anvendes i beregningsmetoden.
- Flyvepladsens referencehøjde (= højden for flyvepladsens referencepunkt). Dette er højden for den nominelle jordoverflade, hvorudfra støjkonturerne beregnes, hvis der ikke er korrektioner for topografien.
- Gennemsnitlige meteorologiske parametre ved eller tæt på flyvepladsens referencepunkt (temperatur, relativ luftfugtighed, gennemsnitlig vindstyrke og vindretning).

Data vedrørende start- og landingsbane

For hver start- og landingsbane:

- Banens betegnelse
- Banens referencepunkt (banens centrum udtrykt i lokale koordinater)
- Banens længde, retning og gennemsnitlige hældningsgrad
- Placering af startpunktet og landingstærskelen¹¹.

Data vedrørende spor på jorden

Flyets spor på jorden skal beskrives ved en række koordinater på den (horisontale) jordoverflade. Kilden til data vedrørende spor på jorden afhænger af, hvorvidt det er muligt at indhente relevante radardata. I så fald skal der via en statistisk analyse af dataene fastlægges pålidelige basisspor og passende tilknyttede (spredte) underspor. I modsat fald udformes basisspor som regel ud fra passende proceduremæssige oplysninger, f.eks. ved at anvende standardiserede instrumentprocedurer for afgang fra luftfartspublikationer. Denne konventionelle beskrivelse omfatter følgende oplysninger:

- Betegnelse af den bane, sporet stammer fra
- Beskrivelse af sporets placering (startpunktet, landingstærskelen)
- Segmenternes længder (for drej, radius og retningsskift)

Disse oplysninger er mindstekravene for at kunne bestemme det centrale spor (basissporet). Men gennemsnitlige støjniveauer, der beregnes på en antagelse om, at flyet følger de nominelle ruter nøjagtigt, kan risikere at indeholde fejl på adskillige decibel. Derfor skal den laterale spredning være repræsenteret, og følgende oplysninger er nødvendige:

- Stribens bredde (eller anden spredningsstatistik) ved hver segments slutpunkt
- Antal underspor
- Fordelingen af operationer, der er vinkelrette på basissporet

Luftrafikdata

Luftrafikdata omfatter

- det tidsrum, som dataene omfatter
- antallet af operationer (ankomster eller afgang) for hver flytype på hver flyvevej, inddelt i (1) tidspunkt på døgnet, i henhold til bestemte støjdeskriptorer, (2) for afgang, operationel vægt eller etapelængder og (3) driftsprocedurer, om nødvendigt.

De fleste støjdeskriptorer kræver, at begivenheder (f.eks. flyoperationer) defineres som gennemsnitlige daglige værdier i løbet af bestemte døgnperioder (f.eks. dag, aften og nat) – se **afsnit 2.7.23 til 2.7.25**.

¹¹ Der kan tages højde for forskudte tærskler ved at fastlægge yderligere start- og landingsbaner.

Topografiske data

Terrænet, der omgiver de fleste lufthavne, er relativt fladt. Dette er imidlertid ikke altid tilfældet, og i visse tilfælde kan det være nødvendigt at tage højde for variationer i terrænhøjden i forhold til lufthavnens referencehøjde. Virkningen af terrænhøjden kan være særlig vigtig tæt ved indflyvningssporene, hvor flyet opererer ved relativt lave højder.

Data vedrørende terrænhøjde udtrykkes som regel som en række (x,y,z) -koordinater for et rektangulært kvadratnet med en vis maskestørrelse. Men parametrene for højdekvadratnet vil sandsynligvis være forskellige fra parametrene for kvadratnettet, der anvendes til støjberegningen. I så fald kan lineær interpolation anvendes til at estimere de passende z -koordinater i sidstnævnte kvadratnet.

En omfattende analyse af virkningen af særdeles ujævnt terræn på lydudbredelsen er kompliceret og ligger uden for denne metode. Der kan tages højde for moderate ujævnheder ved at antage terrænets "pseudoniveau", f.eks. ved blot at forhøje eller sænke jordoverfladen til den lokale terrænhøjde (i forhold til referencejordoverfladen) ved hvert modtagerpunkt (se afsnit 2.7.4).

Referenceforhold

De internationale data vedrørende flystøj og -præstationer (ANP-data) normaliseres til standardiserede referenceforhold, som i bredt omfang anvendes til undersøgelser om støj fra lufthavne (se **bilag D**).

Referenceforhold for NPD-data

- 1) Atmosfærisk tryk: 101,325 kPa (1013,25 mb)
- 2) Atmosfærisk absorption: Dæmpningsgrader kan findes i **bilag D, tabel D-1**
- 3) Nedbør: Ingen
- 4) Vindstyrke: Mindre end 8 m/s (15 knob)
- 5) Hastighed ved jorden: 160 knob
- 6) Lokalt terræn: Fladt, blødt terræn fri for store strukturer eller andre reflekterende objekter inden for flere kilometer fra flyets spor på jorden.

Standardiserede målinger af flystøj foretages 1,2 m over jordoverfladen. Der er ingen grund til at tage særlig højde for dette i forhold til modellering, da det kan antages, at begivenhedsniveauerne ikke påvirkes i væsentlig grad af modtagerens højde¹².

Sammenligninger af estimerede og målte støjniveauer for lufthavne indikerer, at NPD-data kan antages at være anvendelige, når de gennemsnitlige forhold tæt ved overfladen ligger inden for følgende ramme:

- En lufttemperatur på under 30°C

¹² Nogle gange anmodes der om at foretage beregninger ved 4 meters højde. Sammenligninger af målinger ved 1,2 m og 10 m og teoretiske beregninger af terrænvirkningen viser, at udsvingene i det A-vægtede støjeksponeringsniveau ikke påvirkes i væsentlig grad af modtagerens højde. Udsvingene er generelt mindre end én decibel, medmindre den maksimale indfaldsvinkel for lyden er mindre end 10°, og hvis maksimum for det A-vægtede spektrum ved modtageren ligger mellem 200 og 500 Hz. Sådanne spektre, der domineres af lave frekvenser, kan forekomme, f.eks. ved lange afstande for motorer med lave bypassforhold og for propelmotorer med diskrete lavfrekvente toner.

- Et produkt af lufttemperatur ($^{\circ}\text{C}$), og relativ luftfugtighed (procent) på over 500
- En vindstyrke på mindre end 8 meter pr. sekund (15 knob)

Denne ramme menes at omfatte forhold, der findes i de fleste af de største lufthavne i verden. **Bilag D** indeholder en metode til konvertering af NPD-data til gennemsnitlige lokale forhold, som falder uden for rammen, men i ekstreme tilfælde foreslås det at rådføre sig med de relevante flyproducenter.

Referenceforhold for flyets aerodynamiske data og motordata

- 1) Banehøjde: Middelvandstanden
- 2) Lufttemperatur: 15°C
- 3) Bruttovægt ved start: Bestemmes som en funktion af etapelængde i ANP-databasen
- 4) Bruttovægt ved landing: 90 % af den maksimale bruttovægt ved landing
- 5) Motorer, der leverer kraft: Alle

Selv om de aerodynamiske data og motordataene i ANP-databasen er baseret på disse forhold, kan de anvendes som anført for banehøjder og gennemsnitlige lufttemperaturer i ECAC-stater, der afviger fra referenceforholdene, uden væsentligt at påvirke nøjagtigheden af de beregnede konturer for det kumulative gennemsnitlige lydniveau. (se **bilag B**.)

ANP-databasen indeholder aerodynamiske data for bruttovægten for start og landing, jf. punkt 3 og 4 ovenfor. Dog er det ikke nødvendigt at justere de aerodynamiske data for andre bruttovægte i forbindelse med beregning af kumulativ støj. Her skal beregning af flyveprofilerne for start og stigning, som sker i henhold til procedurerne i **bilag B**, tage udgangspunkt i den pågældende operationelle bruttovægt ved start.

2.7.7. Beskrivelse af flyvevejen

Støjmodellen kræver, at hver enkelt flyoperation beskrives ved dens tredimensionelle flyvevej og den skiftende motoreffekt og hastighed langs denne vej. Som regel repræsenterer en modelleret operation en delmængde af den samlede lufthavnstrafik, f.eks. en række (formodede) identiske operationer med samme type fly, vægt og driftsprocedure på et enkelt spor på jorden. Dette spor kan i sig selv være et af adskillige spredte "underspor", som anvendes til at modellere, hvad der i virkeligheden er en stribe af spor, der følger en angivet rute. Striben af spor på jorden, de vertikale profiler og flyets driftsparametre fastlægges ud fra data vedrørende inputscenariet samt flydata fra ANP-databasen.

Dataene vedrørende støj-motorkraft-afstand (i ANP-databasen) bestemmer støj fra fly, der tilbagelægger idealiserede flyveveje af uendelig længde ved konstant hastighed og effekt. For at tilpasse disse data til flyveveje i terminalområder, som er kendetegnet ved hyppige ændringer i effekt og hastighed, brydes hver enkelt vej op i afgrænsede rette segmenter. Støjbidragene fra hvert segment summeres derefter ved iagttagers position.

2.7.8. Forholdet mellem flyvevej og flyvekonfiguration

Et flys tredimensionelle flyvevej bestemmer de geometriske aspekter af lydspredning og -udbredelse mellem fly og iagttagers. Ved en bestemt flyvægt og under bestemte atmosfæriske forhold styres flyvevejen udelukkende af rækkefølgen af ændringer i effekt, flaps og flyvehøjde, som piloten (eller det automatiske flyvestyringssystem) foretager for at

følge ruter og fastholde højder og hastigheder bestemt af lufttrafikkontrollen – i overensstemmelse med flyoperatørens sædvanlige driftsprocedurer. Disse instruktioner og handlinger deler flyvevejen op i forskellige faser, som udgør naturlige segmenter. På det horisontale plan omfatter de lige strækninger, som er lig med afstanden til den næste drej, defineret af radius og ændring af kurs. På det vertikale plan defineres segmenter ved den tid og/eller afstand, det kræver at opnå de nødvendige ændringer i hastighed fremad og/eller højde ved bestemte effekt- og flapindstillinger. De tilsvarende vertikale koordinater benævnes ofte *profilpunkter*.

I forbindelse med støjmodellering genereres information om flyvevejen enten ved *syntese* ud fra en række procedurer (f.eks. dem, piloten følger) eller ved *analyse* af radardata, dvs. fysiske målinger af flyveveje, der er blevet fløjet. Uanset metoden reduceres både horisontale og vertikale former af flyvevejen til segmenterede former. Flyvevejens horisontale form (dvs. dens todimensionale projicering på jorden) er *sporet på jorden*, som er bestemt af de indkommende eller udgående ruter. Dets vertikale form, som beregnes ud fra profilpunkterne, og de tilhørende flyveparametre hastighed, krængningsvinkel og effektindstilling udgør til sammen *flyveprofilen*, som afhænger af *flyveproceduren*, som normalt fastlægges af flyproducenten og/eller -operatøren. Flyvevejen udformes ved at sammenlægge den todimensionelle flyveprofil med det todimensionelle spor på jorden for at skabe en række tredimensionelle flyvevejssegmenter.

For et givent sæt procedurer bør det bemærkes, at profilen afhænger af sporet på jorden. F.eks. er flyets stigningshastighed mindre ved drej end ved ligeudflyvning ved samme kraft og hastighed. Selv om denne vejledning forklarer, hvor man tager højde for dette afhængighedsforhold, bør man anerkende, at dette normalt vil medføre særligt høje beregningsomkostninger, og brugere kan vælge at antage, at flyveprofilen og sporet på jorden kan behandles som uafhængige enheder i forbindelse med modellering, dvs. at stigningsprofilen ikke påvirkes af drej. Det er imidlertid vigtigt at bestemme ændringer i krængningsvinklen, som kræves ved drej, da disse har en vigtig indvirkning på lydmissionernes retningsvirkning.

Den støj, der modtages fra et flyvevejssegment, afhænger af segmentets geometri i forhold til iagttageren og flyets flyvekonfiguration. Men disse elementer er forbundet med hinanden. En ændring i ét element medfører en ændring i et andet, og det er nødvendigt at sikre, at flyets konfiguration ved alle punkter på vejen stemmer overens med dets bevægelser langs vejen.

Ved en syntese af en flyvevej, dvs. når en flyvevej udformes ud fra et sæt procedurer, der beskriver pilotens valg af motoreffekt, flapvinkel og acceleration/vertikal hastighed, er det bevægelsen, der skal beregnes. Ved en analyse af en flyvevej er det modsatte tilfældet: motorens effektindstilling skal estimeres ud fra flyets observerede bevægelser – ud fra radardata eller nogle gange, i forbindelse med særlige undersøgelser, ud fra data fra flyets flyvedatarekorder (selv om motoreffekten i sidstnævnte tilfælde som regel indgår i dataene). Under alle omstændigheder skal koordinaterne og flyveparametrene ved alle segmenternes slutpunkter indgå i støjberegningen.

Bilag B indeholder ligninger, der forbinder de kræfter, der øver indflydelse på et fly og dets bevægelser, og forklarer, hvordan de løses for at bestemme egenskaberne for de segmenter, der udgør flyvevejen. De forskellige typer segmenter (og de afsnit i **bilag B**, der dækker dem) er *startrullestrækningen* (B5), *stigning ved konstant hastighed* (B6), *effektindsættelse* (B7), *accelererende stigning og optræk af flaps* (B8), *accelererende stigning efter optræk af flaps* (B9), *nedstigning og deceleration* (B10) og *endelig indflyvning* (B11).

Ved modellering i praksis er det uundgåeligt at forenkle processen i et vist omfang. Kravet hertil afhænger af programmets type, resultaternes betydning og de tilgængelige ressourcer. En generel forudsætning for forenkling, som selv gør sig gældende ved de mest komplicerede programmer, er, at flyveprofilerne og -konfigurationerne på alle undersporene er de samme som på basissporet, når man tager højde for spredning af flyvevejene. Der skal bruges mindst 6 underspor (se afsnit 2.7.11). Dette nedbringer voldsomt omfanget af beregningerne og medfører et ekstremt lille tab, hvad angår nøjagtighed.

2.7.9. Kilder til flyvevejsdata

Radardata

Selv om flyets flyvedatarekorder kan producere data af meget høj kvalitet, er disse data svære at tilvejebringe med henblik på modellering, og radardata skal betragtes som den mest umiddelbart tilgængelige kilde til information om reelle flyveveje, der er blevet fløjet ved lufthavne¹³. Da de ofte kan tilvejebringes fra lufthavnens støj- og flyvevejsovervågningssystemer, anvendes de i stigende grad til modellering af støj.

En sekundær overvågningsradar viser et flys flyvevej som en række positionelle koordinater i intervaller, som svarer til den tid, det tager radarscanneren at rotere, typisk omkring 4 sekunder. Flyets position over jorden bestemmes i polære koordinater – højde og azimut – fra det reflekterede radarekko (selv om overvågningssystemet som regel omsætter dem til kartesiske koordinater). Flyets højde¹⁴ måles med flyets egen højdemåler og sendes til lufttrafikkontrollens computer ved hjælp af en transponder, der aktiveres af radaren. Dog er der væsentlige iboende positionsfejl på grund af radiointerferens og begrænset dataopløsning (de har dog ingen konsekvens for den tilsigtede lufttrafikkontrol). Hvis der er brug for flyvevejen for en bestemt flyoperation, er det derfor nødvendigt at udjævne dataene ved hjælp af en passende kurvetilpasningsteknik. Med henblik på støjmodellering kræves der som regel en statistisk beskrivelse af en stribe af flyveveje, f.eks. for alle operationer på en rute eller kun for bevægelser for en bestemt flytype. Her kan de målefejl, der er forbundet med de relevante statistikker, reduceres til ubetydelighed ved hjælp af gennemsnitsprocesserne.

Procedurer

I mange tilfælde er det ikke muligt at modellere flyveveje på baggrund af radardata, fordi de nødvendige kilder ikke er tilgængelige, eller fordi der er tale om et fremtidigt scenarie, som der ikke eksisterer relevante radardata for.

Ved mangel på radardata, eller hvis det ikke er hensigtsmæssigt at anvende dem, er det nødvendigt at estimere flyvevejene på baggrund af det operationelle vejledningsmateriale, f.eks. instruktioner til flybesætningen fra luftfartspublikationer og flyets driftsmanualer – her benævnt *procedurer*. Rådgivning vedrørende tolkning af dette materiale kan indhentes hos lufttrafikkontrolmyndigheder og luftfartsoperatører, om nødvendigt.

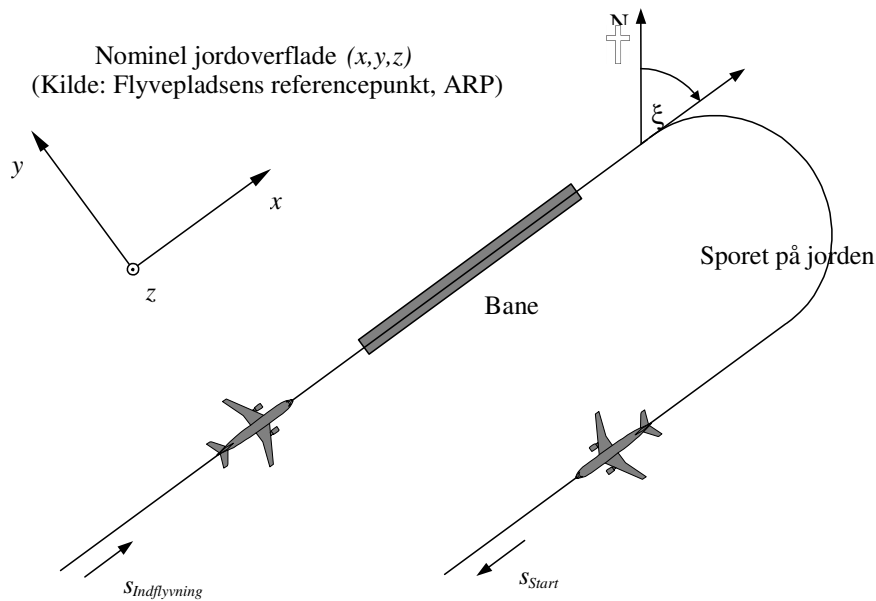
¹³ Flyenes flyvedatarekorder indeholder omfattende operationelle data. Dataene herfra er dog ikke umiddelbart tilgængelige og dyre at fremskaffe. Derfor anvendes de normalt kun til modellering af støj i forbindelse med særlige projekter og til undersøgelser vedrørende udvikling af modeller.

¹⁴ Måles som oftest som flyets højde over middelvandstanden (dvs. svarende til 1013mB) og korrigeres til lufthavnens højde ved hjælp af lufthavnens overvågningssystem.

2.7.10. Koordinatsystemer

Det lokale koordinatsystem

Det lokale koordinatsystem (x,y,z) er kartesisk og har sit nulpunkt ved flyvepladsens referencepunkt $(X_{ARP}, Y_{ARP}, Z_{ARP})$, hvor Z_{ARP} er lufthavnens referencehøjde, og $z = 0$ bestemmer den nominelle jordoverflade, hvorudfra konturerne normalt beregnes. Flyets kurs ξ i xy -planet måles med uret fra magnetisk nord (se **figur 2.7.b**). Alle iagttagerplaceringer, basiskvadratnet til beregning og støjkonturpunkterne er udtrykt i lokale koordinater¹⁵.



Figur 2.7.b: Det lokale koordinatsystem (x,y,z) og fast koordinat s for sporet på jorden

Det faste koordinatsystem for spor på jorden

Dette koordinat er specifikt for hver enkelt spor på jorden og repræsenterer afstand s , som måles langs sporet i flyveretningen. For startspor måles s fra startpunktets, og for landingspor fra landingstærskelen. Dermed bliver s negativt i områder

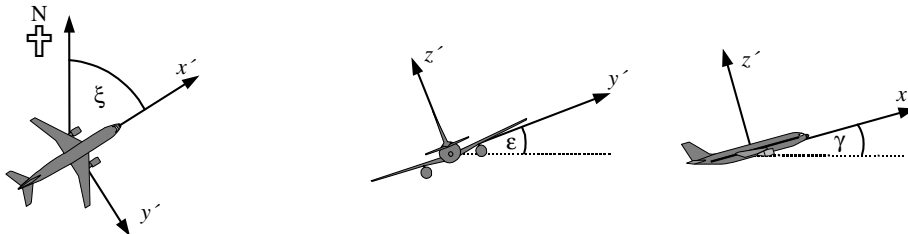
- bag startpunktets ved starter og
- før krydsning af landingstærskelen på banen ved indflyvninger.

Operationelle parametre såsom højde, hastighed og effektindstilling udtrykkes som funktioner af s .

Flyets koordinatsystem

¹⁵ Som regel er akserne for det lokale koordinat parallelle med akserne på kortet, hvorpå konturerne tegnes. Det kan dog nogle gange være nyttigt at vedtage, at x -aksen skal være parallel med en bane, for at få symmetriske konturer uden at bruge et fint kvadratnet til beregning (se **afsnit 2.7.26 til 2.7.28**).

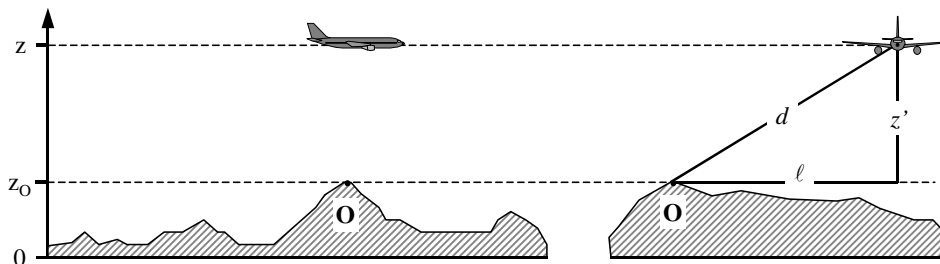
For det faste kartesiske koordinatsystem for flyet (x',y',z') er nulpunktet flyets nuværende position. Akseystemet defineres af stigningsvinklen γ , flyveretningen ξ og krængningsvinklen ϵ (se **figur 2.7.c**).



Figur 2.7.c: Flyets faste koordinatsystem (x',y',z')

Topografiens indvirkning

I de tilfælde, hvor der skal tages højde for topografien (se afsnit 2.7.6), skal koordinat z for flyets højde, erstattes med $z' = z - z_0$ (hvor z_0 er z -koordinatet for iagttagerens placering O) i forbindelse med estimering af udbredelsesafstanden d . Geometrien mellem flyet og iagttageren er vist i **figur 2.7.d**. Definitionerne af d og ℓ kan findes i afsnit 2.7.14 til 2.7.19¹⁶.



Figur 2.7.d: Terrænhøjden langs (til venstre) og lateralt (til højre) på sporet på jorden
Den nominelle jordoverflade $z = 0$ passerer gennem flyvepladsens
referencepunkt. O er iagttagerens placering.

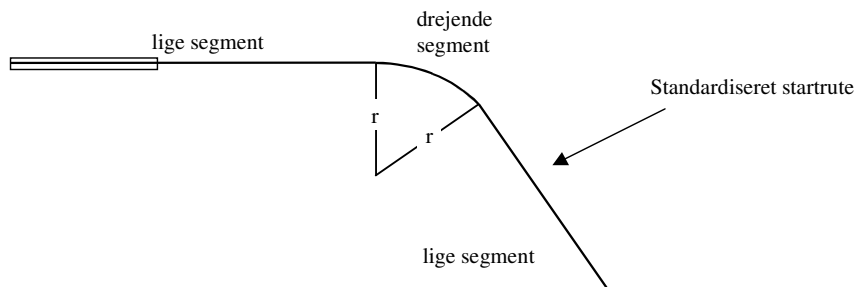
2.7.11. Spor på jorden

Basisspor

Basissporet bestemmer midten af striben af spor, som følges af fly, der flyver en bestemt rute. Med henblik på modellering af flystøj defineres det enten (i) ved forskrevne operationelle data såsom instruktioner til piloter fra luftfartspublikationer eller (ii) ved statistisk analyse af

¹⁶ I forbindelse med ujævnt terræn er det muligt for iagttageren at befinde sig over flyet, og i disse tilfælde sættes z' (og den tilsvarende elevationsvinkel β – se kapitel 4) til at være lig med nul med henblik på beregning af lydudbredelsen.

radardata som beskrevet i afsnit 2.7.9 – når disse data er tilgængelige og relevante i forhold til modelleringsøvelsens behov. Det er normalt ret ligetil at udforme sporet ud fra operationelle instruktioner, da de fastsætter en række strækninger, som enten er lige (bestemt ud fra længde og kurs), eller cirkulære buer, som defineres ved drejhastighed og ændring af kurs. Se illustration i **figur 2.7.e**.



Figur 2.7.e: Geometrien for spor på jorden i forhold til drej og lige segmenter

Det er mere kompliceret at tilpasse et basisspor til radardata, for det første fordi drej i virkeligheden foretages ved forskellige hastigheder, og for det andet fordi linjen tilsløres af spredningen af data. Som tidligere forklaret findes der endnu ikke formaliserede procedurer, og det er almindelig praksis at parre segmenter, både lige og krumme, til de gennemsnitlige positioner, der beregnes ud fra tværsnit af radarsporene i intervaller langs ruten. I fremtiden vil der sandsynligvis blive udviklet computeralgoritmer til denne opgave, men for øjeblikket er det op til modelløren at beslutte, hvordan de tilgængelige data udnyttes bedst muligt. En vigtig faktor er, at flyets hastighed og drejeradius bestemmer krængningsvinklen og, som det ses i afsnit 2.7.19, styres støjen på jorden samt placeringen af selve flyvevejen af ikke-symmetrier af lydspredning omkring flyvevejen.

I teorien kræver en glidende overgang fra ligeudflyvning til et fastlagt drej i radius, at flyet øjeblikkeligt antager en krængningsvinkel ϵ , hvilket er fysisk umuligt. I praksis varer det et givent tidsrum, før krængningsvinklen når den værdi, der kræves for at fastholde en bestemt hastighed og drejeradius r , hvorunder drejeradiusen indsnævres fra uendelig til r . Med henblik på modellering kan der ses bort fra overgangen i radius, og krængningsvinklen kan antages at stige regelmæssigt fra nul (eller en anden startværdi) til ϵ ved begyndelsen af drejet og at være den næste værdi af ϵ ved drejets slutpunkt¹⁷.

¹⁷ Hvordan dette skal gennemføres, er op til brugeren, da det afhænger af, hvordan drejeradiuserne er defineret. Når startpunktet er en række af rette eller cirkulære strækninger, kan man relativt enkelt segmenter med overgang i krængningsvinklen ved drejets begyndelse og slutpunkt, hvor flyet ruller med en konstant hastighed (som f.eks. udtrykkes i $^\circ/\text{m}$ eller $^\circ/\text{s}$).

Spredning af spor

Når det er muligt, skal bestemmelse af lateral spredning og repræsentative underspor baseres på relevante erfaringer fra lufthavnen, der indgår i undersøgelsen. Dette sker normalt ved en analyse af stikprøver af radardata. Først skal dataene grupperes efter rute. Startspor er kendetegnet ved betydelig lateral spredning, som der skal tages højde for at opnå en nøjagtig modellering. Ankomstruter løber ofte sammen i en meget smal stribe omkring den endelige indflyvningsbane, og det er som regel tilstrækkeligt at lade alle ankomster repræsentere ved et enkelt spor. Men hvis ankomststriberne er brede inden for støjkonturens område, kan det være nødvendigt at lade dem repræsentere ved underspor på samme måde som ved starttruter.

Det er almindelig praksis at behandle dataene fra en enkelt rute som en prøve fra en enkelt population, som skal repræsenteres ved et basisspor og et sæt spredte underspor. Hvis nærmere undersøgelser viser, at dataene for forskellige flykategorier eller -operationer afviger væsentligt (f.eks. bør store og små fly have markant forskellige drejeradiusser), kan det være hensigtsmæssigt at underindele dataene yderligere i forskellige striber. For hver stribe bestemmes de laterale spredninger af sporene som en funktion af afstanden fra nulpunktet. Operationerne fordeles derefter mellem et basisspor og et passende antal spredte underspor på baggrund af fordelingsstatistikkerne.

Da det som regel er uklogt at se bort fra virkningen af spredningen af sporene, skal der bestemmes en nominal lateral spredning på tværs af og vinkelret på basissporet ved hjælp af en konventionel fordelingsfunktion, hvis det ikke er muligt at anvende målte sribedata. Beregnede værdier for støjindeks er ikke specielt følsomme over for den laterale fordelings nøjagtige form: normalfordelingen (Gaussfordelingen) giver en passende beskrivelse af mange radarmålte striber.

Som regel anvendes en diskret approksimation med 7 punkter (dvs. at den laterale spredning repræsenteres ved 6 underspor, som er ligeligt fordelt omkring basissporet). Afstanden mellem undersporene afhænger af standardafvigelsen for den laterale spredningsfunktion.

For spor med en normal fordeling med en standardafvigelse S , befinder 98,8 % af sporene sig inden for en korridor med grænser ved $\pm 2,5 \cdot S$. **Tabel 2.7.a** viser afstanden mellem de seks underspor og procentdelen af de samlede operationer, de enkelte spor tilskrives. I **bilag C** findes værdier for andre antal af underspor.

Tabel 2.7.a: Andel af operationer i procent for en normal fordelingsfunktion med standardafvigelsen S for 7 underspor (basissporet er underspor 1).

Undersporets nummer	Undersporets placering	Andel af operationer i procent for undersporet
7	$-2,14 \cdot S$	3 %
5	$-1,43 \cdot S$	11 %
3	$-0,71 \cdot S$	22 %
1	0	28 %
2	$0,71 \cdot S$	22 %
4	$1,43 \cdot S$	11 %
6	$2,14 \cdot S$	3 %

Standardafvigelsen S er en funktion af koordinatet s langs basissporet. Det kan specificeres sammen med beskrivelsen af basissporet i databladet om flyvespor i **bilag A3**. Ved mangel på indikatorer for standardafvigelsen, f.eks. fra radardata, der beskriver sammenlignelige flyvespor, anbefales følgende værdier:

For spor, der omfatter drej på mindre end 45 grader:

$$\begin{aligned} S(s) &= 0,055 \cdot s - 150 & \text{for } 2\,700 \text{ m} \leq s \leq 30\,000 \text{ m} \\ S(s) &= 1500 \text{ m} & \text{for } s > 30\,000 \text{ m} \end{aligned} \quad (2.7.1)$$

For spor, der omfatter drej på mere end 45 grader:

$$\begin{aligned} S(s) &= 0,128 \cdot s - 420 & \text{for } 3\,300 \text{ m} \leq s \leq 15\,000 \text{ m} \\ S(s) &= 1500 \text{ m} & \text{for } s > 15\,000 \text{ m} \end{aligned} \quad (2.7.2)$$

Af praktiske hensyn antages $S(s)$ at være nul mellem startpunktet og $s = 2\,700$ m eller $s = 3\,300$ m, afhængigt af drejets omfang. Ruter, der omfatter mere end ét drej, skal behandles i henhold til ligning (2.7.2). For ankomster kan der ses bort fra den laterale spredning inden for de sidste 6 000 m inden landing.

2.7.12. Flyveprofiler

Flyveprofilen er en beskrivelse af flyoperationen på det vertikale plan over sporet på jorden i form af position, hastighed, krængningsvinkel og motoreffektindstilling. En af de vigtigste opgaver for brugerne af modellen er at fastlægge flyveprofiler for flyet, der i tilstrækkelig grad og effektivt opfylder modelleringsprogrammets krav uden at bruge urimelige mængder tid og ressourcer. For at opnå en høj nøjagtighed skal profilerne naturligvis nøje afspejle de flyoperationer, de har til formål at repræsentere. Dette kræver pålidelig information om de atmosfæriske forhold, flytyper og -varianter, operationelle vægte og driftsprocedurer – ændringer i kraft og flapindstillinger samt afvejningen mellem ændringer i højde og hastighed – hvorfra der udregnes et gennemsnit for $de(t)$ pågældende tidsrum. Ofte er sådanne detaljerede oplysninger ikke til rådighed, men det er ikke nødvendigvis en hindring. Selv om de er tilgængelige, skal modelløren bruge sin dømmekraft til at afstemme nøjagtigheden og detaljeringsgraden af inputoplysningerne med behovene for og anvendelsen af konturoutputtene.

Syntesen af flyveprofiler ud fra "procedurerne" indhentet fra ANP-databasen eller fra luftfartsoperatører beskrives i afsnit 2.7.13 og i **bilag B**. Den proces, som ofte er modellørens eneste mulighed, når der ikke er radardata til rådighed, munder både ud i flyvevejens geometri og de tilhørende ændringer i hastighed og kraft. Det antages normalt, at alle (ens) fly i en stribe, uanset om de tilskrives basissporet eller de spredte underspor, følger basissporets profil.

Ud over ANP-databasen, som indeholder standardoplysninger om procedurer, er luftfartsoperatører de bedste kilder til pålidelig information, f.eks. om de procedurer, de anvender, og om de vægte, der typisk flyves med. For enkelte flyvninger er den "gyldne standard", for så vidt angår kilder, flyets flyvedatarekorder (FDR), hvorfra alle relevante oplysninger kan indhentes. Men selv hvis disse data er til rådighed, kræves der en omfattende forbehandling. Derfor, og i tråd med de nødvendige økonomiske overvejelser i forbindelse

med modelleringen, foretager man som regel i praksis et kvalificeret skøn over gennemsnitsvægten og driftsprocedureerne.

Man bør være forsigtig med at anvende *standardprocedurer* fra ANP-databasen (som sædvanligvis anvendes, når de reelle procedurer ikke er kendte). Der er tale om standardiserede procedurer, som følges i vid udstrækning, men som operatørerne måske ikke anvender i visse tilfælde. En vigtig faktor er bestemmelse af motorkraft ved start (og nogle gange stigning), som til en vis grad afhænger af de faktiske omstændigheder. Det er især almindelig praksis at sænke kraftniveauet under start (fra den højst mulige kraft) med henblik på at forlænge motorens levetid. I **bilag B** findes en vejledning om, hvordan man anvender normal praksis, hvilket som regel vil udmønte sig i mere realistiske konturer end ved at antage maksimal kraft. Men hvis banen f.eks. er kort og/eller den gennemsnitlige lufttemperatur er høj, er det sandsynligvis mere realistisk at antage maksimal kraft.

I forbindelse med modellering af reelle scenarier kan nøjagtigheden øges ved, at man anvender radardata til at supplere eller erstatte disse nominelle oplysninger. Flyveprofiler kan bestemmes ud fra radardata på samme måde som de laterale basisspor – men først efter, at trafikken opdeles efter flytype og -variant og nogle gange efter vægt og etapelængde (men ikke efter spredning) – med henblik på for hver undergruppe at udforme en gennemsnitsprofil for højde og hastighed i forhold til den tilbagelagte afstand ved jorden. Denne enkelte profil knyttes som regel til både basissporet og undersporene i forbindelse med den efterfølgende sammenlægning med sporet på jorden.

Hvis man kender flyets vægt, kan ændringer i hastighed og fremdriftskraft udregnes ved at løse bevægelsesligningerne trin for trin. Før dette er det god idé at forbehandle dataene for at mindske virkningerne af radarfejl, som kan gøre accelerationsestimaterne upålidelige. Under alle omstændigheder skal man for det første omdefinere profilen ved at justere rette segmenter, således at de repræsenterer de relevante flyveetaper, og alle segmenter er kategoriseret korrekt: f.eks. som starttrullestrækning, stigning eller nedgang ved konstant hastighed, kraftnedsættelse eller acceleration/deceleration med eller uden ændringer i flapindstillingerne. Flyets vægt og de atmosfæriske forhold er også nødvendige input.

I afsnit 2.7.11 gøres det klart, at der er behov for særlige foranstaltninger for at tage højde for den laterale spredning af flyvespor omkring de nominelle ruter eller basisruterne. Stikprøver af radardata er kendetegnet ved lignende spredninger af flyveveje på det vertikale plan. Det er dog ikke almindelig praksis at modellere vertikal spredning som en uafhængig variabel. Den opstår oftest på grund af forskelle i flyets vægte og driftsprocedurer, som der tages højde for i forbindelse med forbehandlingen af inputdata vedrørende trafik.

2.7.13. Udformning af flyvevejssegmenter

Hver enkelt flyvevej skal bestemmes ud fra en række segmentkoordinater (knudepunkter) og flyveparametre. For det første bestemmes koordinaterne for segmenterne for sporet på jorden. Dernæst beregnes flyveprofilen med øje for, at profilen ved en bestemt række af procedurer afhænger af sporet på jorden. F.eks. er flyets stigningshastighed mindre ved drej end ved ligeudflyvning ved samme kraft og hastighed. Endelig udformes flyvevejen ved at sammenlægge den todimensionelle flyveprofil med det todimensionelle spor på jorden¹⁸.

¹⁸ I denne forbindelse skal den totale længde af sporet på jorden altid være større end flyveprofilens længde. Dette kan om nødvendigt opnås ved at addere rette segmenter af en passende længde til det sidste segment i sporet på jorden.

Sporet på jorden

Uanset om der er tale om et basisspor eller et spredt underspor bestemmes et spor på jorden ud fra en række (x,y) -koordinater på jordoverfladen (f.eks. fra radaroplysninger) eller ved en række vektoriserende kommandoer, der beskriver rette segmenter og cirkulære buer (drej med defineret radius r og kursændring $\Delta\xi$).

Med henblik på modellering af segmenter repræsenteres en bue ved en række af rette segmenter, der er tilpasset til buestykker. Selv om de ikke optræder eksplicit i segmenterne i sporet på jorden, har flyets krængning under drej indvirkning på udregningen af dem. I **bilag B4** forklares det, hvordan krængningsvinkler under et regelmæssigt drej udregnes, men de anvendes eller fjernes naturligvis ikke øjeblikkeligt i praksis. Der er ingen forskrifter for behandling af overgange mellem lige og drejende flyvning eller mellem et drej og et umiddelbart efterfølgende drej. Som regel har detaljerne, som er op til brugeren (se afsnit 2.7.11), sandsynligvis en ubetydelig indvirkning på de endelige konturer. Kravet eksisterer primært for at undgå tydelige diskontinuiteter ved drejets slutpunkter, og det kan nemt indfris ved f.eks. at indsætte korte overgangssegmenter, hvorover krængningsvinklen ændrer sig lineært med afstanden. Kun i det særlige tilfælde, hvor et bestemt drej forventes at have en dominerende indvirkning på de endelige konturer, er det nødvendigt at modellere overgangens dynamikker på en mere realistisk måde for at knytte krængningsvinklen til bestemte flytyper og bestemme passende rullehastigheder. Her er det tilstrækkeligt at anføre, at buestykkernes slutpunkt $\Delta\xi_{\text{overgang}}$ for ethvert drej bestemmes af kravene til krængningsvinklens ændringer. Resten af buen med kursændringen $\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{\text{overgang}}$ grader deles op i n_{bue} buestykker i henhold til ligningen:

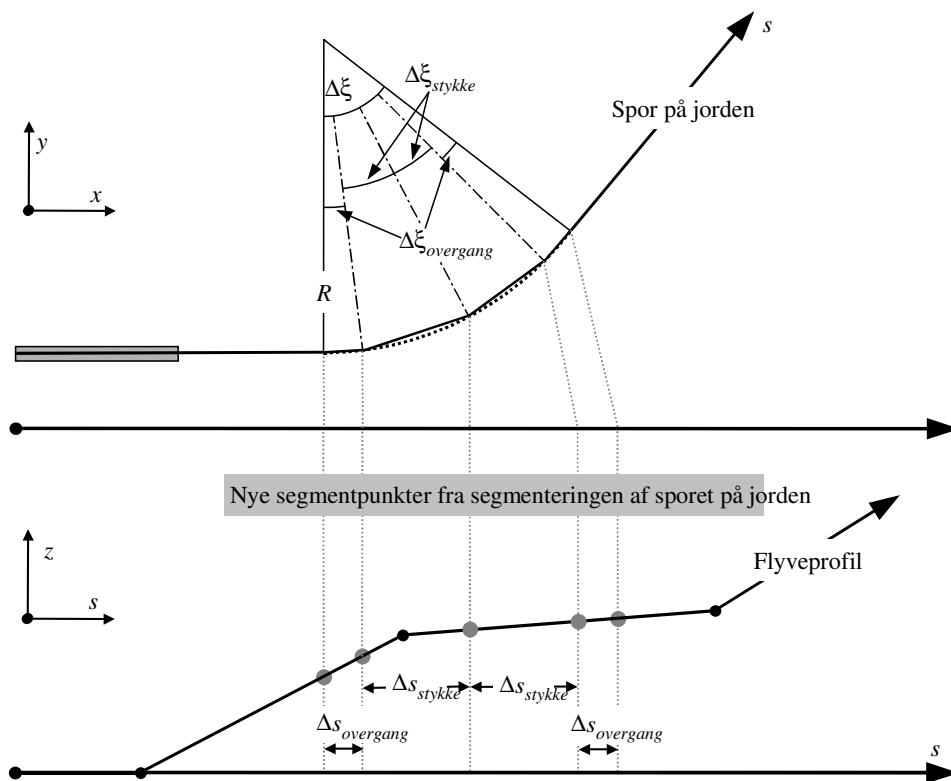
$$n_{\text{stykke}} = \text{int}(1 + (\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{\text{overgang}}) / 30) \quad (2.7.3)$$

hvor $\text{int}(x)$ er en funktion, der returnerer heltallet af x . Derefter udregnes kursændringen $\Delta\xi_{\text{stykke}}$ for hvert buestykke som

$$\Delta\xi_{\text{stykke}} = (\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{\text{overgang}}) / n_{\text{stykke}} \quad (2.7.4)$$

hvor n_{stykke} skal være stort nok for at sikre, at $\Delta\xi_{\text{stykke}} \leq 30$ grader. Segmenteringen af en bue (uden de afsluttende overgangssegmenter) er illustreret i **figur 2.7.f**¹⁹

¹⁹ Ved at definere den totale længde af den segmenterede vej på denne simple måde bliver den lidt kortere end længden af den cirkulære vej. Dog er den efterfølgende konturfejl ubetydelig, hvis stigningsvinklen er under 30°.



Figur 2.7.f: Udformning af flyvevejssegmenter, der deler drej op i segmenter af længde Δs (øverst i det horisontale plan, nederst i det vertikale plan)

Flyveprofil

De parametre, der beskriver hvert segment i flyveprofilen ved segmentets start (endelse 1) og slutpunkt (endelse 2), er:

- s_1, s_2 afstanden langs sporet på jorden
- z_1, z_2 flyets højde
- V_1, V_2 hastighed ved jorden
- P_1, P_2 støjrelateret effektparameter (svarende til det parameter, NPD-kurverne defineres ud fra) og
- ϵ_1, ϵ_2 krængningsvinkel.

For at udforme en flyveprofil ud fra en række procedurer (*syntese af flyvevej*) udformes segmenterne i rækkefølge for at opnå de nødvendige forhold ved slutpunkterne. Slutpunktsparametrene for hvert segment bliver til startpunktparametrene for det næste segment. Ved alle beregninger af segmenterne er parametrene kendt fra starten, og de nødvendige forhold ved slutningen bestemmes af den pågældende procedure. De enkelte procedurer er enten bestemt ud fra ANP-standarderne eller af brugeren (f.eks. i flyets flyvemanualer). Slutforholdene er som regel højde og hastighed, og udformningen af profilen har til formål at bestemme den sporafstand, der tilbagelægges for at opnå disse forhold. De ubestemte parametre bestemmes gennem beregninger af flyvepræstationer, hvilket er beskrevet i **bilag B**.

Hvis sporet på jorden er lige, kan profilpunkterne og de tilhørende flyveparametre bestemmes uafhængigt af sporet på jorden (krængningsvinklen er altid nul). Spor på jorden er imidlertid sjældent lige. De indeholder som regel drej, og for at opnå de bedste resultater er det nødvendigt at tage højde for dem i udregningen af den todimensionelle flyveprofil og om nødvendigt dele profilsegmenterne op ved knudepunkter i sporet på jorden for at indsætte ændringer i krængningsvinklen. Som regel er længden af det næste segment ukendt fra starten, og der foretages en foreløbig udregning under antagelse af en uændret af krængningsvinkel. Hvis det viser sig, at det foreløbige segment strækker sig over et eller flere knudepunkter i sporet på jorden (det første ved s , dvs. $s_1 < s < s_2$), afkortes segmentet ved s , og parametrene beregnes der ved interpolation (se nedenfor). Disse parametre bliver slutpunktsparametrene for det nuværende segment og startpunktparametrene for et nyt segment, som stadig har de samme slutforhold som mål. Hvis der ikke er et intervenerende knudepunkt i sporet på jorden, bekræftes det foreløbige segment.

Hvis der ses bort fra indvirkningen af drej på flyveprofilen, vedtages proceduren med ligeudflyvning og et enkelt segment, selv om oplysningerne om krængningsvinklen bibeholdes med henblik på efterfølgende anvendelse.

Uanset om indvirkningen af drej modelleres fuldt ud eller ej, genereres hver enkelt tredimensionel flyvevej ved at lægge dens todimensionelle flyveprofil sammen med dens todimensionelle spor på jorden. Resultatet er en række koordinatsæt (x,y,z) , som enten er et knudepunkt på det segmenterede spor på jorden, et knudepunkt på flyveprofilen eller begge dele. Profilpunkterne ledsages af de tilsvarende værdier for højde z , hastighed ved jorden V , krængningsvinkel ε og motoreffekt P . For et punkt på sporet (x,y) , som ligger mellem slutpunkterne i et flyveprofilsegment, interpoleres flyveparametrene som følger:

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

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

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

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

hvor

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

Bemærk, at z og ε antages at variere lineært med afstanden, mens V og P antages at variere lineært med tiden (f.eks. konstant acceleration²⁰).

Når man parer flyveprofilsegmenter med radardata (*analyse af en flyvevej*) beregnes alle slutpunktsafstande, højder, hastigheder og krængningsvinkler direkte fra dataene, og kun effektindstillingerne skal beregnes ved hjælp af præstationsligningerne. Dette er som regel ret enkelt, da koordinaterne for sporet på jorden og flyveprofilen kan parres tilsvarende.

Segmentering af startrullestrækningen

Ved start, når et fly accelererer mellem punktet for løsning af bremses (benævnes også startpunkt, *SOR*) og punktet for lift-off, ændrer hastigheden sig voldsomt i løbet af en afstand på 1 500 til 2 500 m fra nul til mellem ca. 80 og 100 m/s.

Startrullestrækningen er derfor opdelt i segmenter med variable længder, hvor flyets hastighed ændrer sig med en bestemt tilvækst ΔV på maksimalt 10 m/s (ca. 20 knob). Selv om accelerationen reelt set varierer under startrullestrækningen, er det hensigtsmæssigt at antage en konstant acceleration til dette formål. I dette tilfælde for startfasen er V_1 den indledende hastighed, V_2 er starthastigheden, n_{TO} startsegmentets nummer og s_{TO} den ækvivalente startdistance. For den ækvivalente startdistance s_{TO} (se **bilag B**), indledende hastighed V_1 , starthastigheden V_2 og antallet n_{TO} af segmenter for startrullestrækningen er

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

og dermed er ændringen i hastighed langs et segment

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

og tiden Δt for hvert segment er (under antagelse af konstant acceleration)

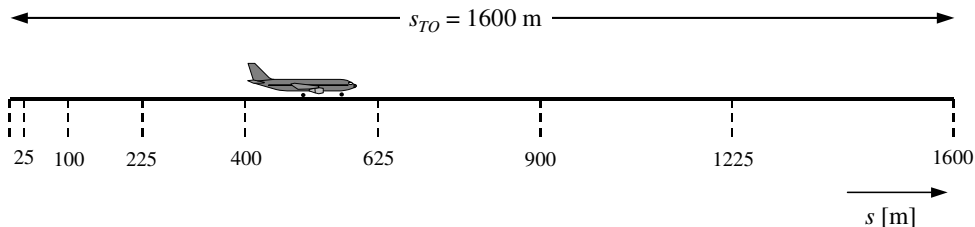
$$\Delta t = \frac{2 \cdot s_{TO}}{(V_2 + V_1) \cdot n_{TO}} \quad (2.7.12)$$

Længden $s_{TO,k}$ for segment k ($1 \leq k \leq n_{TO}$) i startrullestrækningen er dermed:

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

Eksempel: For en startdistance $s_{TO} = 1\ 600$ m, $V_1 = 0$ m/s og $V_2 = 75$ m/s, giver dette $n_{TO} = 8$ segmenter med længder på mellem 25 og 375 meter (se **Figur 2.7.g**):

²⁰ Selv hvis motoreffektindstillingerne er konstante i løbet af et segment, kan fremdriftskraften og accelerationen variere på grund af ændringer i luftens densitet pga. højden. I forhold til støjmodellering er disse ændringer dog normalt ubetydelige.



Figur 2.7.g: Segmentering af en starttrullestrækning (eksempel med 8 segmenter)

Ligesom ved hastighedsændringer ændrer flyets kraft sig i løbet af hvert segment med en konstant stigning ΔP , som beregnes som

$$\Delta P = (P_{TO} - P_{indl}) / n_{TO} \quad (2.7.14)$$

hvor P_{TO} og P_{beg} angiver henholdsvis flyets kraft ved punktet for lift-off og flyets kraft ved begyndelsen af starttrullestrækningen.

Ved at anvende denne konstante kraftstigning (i stedet for at anvende ligning 2.7.8 for den kvadratiske form) sigter man mod at fastholde det lineære forhold mellem kraft og hastighed for et fly med jetmotor (ligning B-1).

Segmentering af det indledende stigningssegment

I løbet af det første stigningssegment ændres geometrien hastigt, navnlig hvad angår iagttagernes placering ved siden af flyvevejen, hvor *betavinklen* vil ændre sig hastigt, i takt med at flyet stiger op gennem dette første segment. Sammenligninger med beregninger for meget små segmenter viser, at et enkelt stigningssegment giver en ringe approksimation af støjen ved siden af flyvevejen for integrerede beregningsenheder. Nøjagtigheden af beregningerne øges ved at undersegmentere det første startsegment. Længden af hvert segment og nummer påvirkes kraftigt af lateral dæmpning. Ved at notere udtrykket for den totale laterale dæmpning for et fly med skrogmonterede motorer kan det vises, at for en begrænsende ændring i lateral dæmpning på 1,5 dB pr. undersegment skal det første stigningssegment undersegmenteres ud fra følgende række af højdeværdier:

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

$$z = \{62, 136, 224, 335, 484, 705, 1\ 099, 2\ 000, 4\ 231\} \text{ fod}$$

Ovennævnte højder implementeres ved at bestemme, hvilken højde i ovennævnte sæt der er tættest på det oprindelige segments slutpunkt. De faktiske højder for undersegmenterne beregnes derefter ved hjælp af:

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

hvor z er det oprindelige segments sluthøjde, z_i det i 'ende nummer i rækken af højdeværdier og z_N er den øvre grænse, der ligger tættest på højde z . Denne proces munder ud i, at ændringen i den laterale dæmpning i hvert undersegment er regelmæssig, hvilket giver mere nøjagtige konturer, mens man undgår omkostningerne ved at anvende meget korte segmenter.

Eksempel:

Hvis højden for det oprindelige segments slutpunkt er $z = 304,8$ m, er $214,9 < 304,8 < 334,9$ i rækken af højdeværdier, og $z_7 = 334,9$ m er den øvre grænse, der er tættest på $z = 304,8$ m. Højderne for undersegmentets slutpunkter beregnes dermed ved:

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

Dermed er z_1' for $i = 17,2$ m og z_2' er $37,8$ m osv.

Værdierne for hastighed og motoreffekt for de indsatte punkter interpoleres ved hjælp af henholdsvis ligning (2.7.11) og (2.7.13)

Segmentering af luftbårne segmenter

Efter at den segmenterede flyvevej er blevet bestemt i henhold til proceduren, der er beskrevet i afsnit 2.7.13, og den beskrevne undersegmentering har fundet sted, kan det være nødvendigt at foretage yderligere tilpasninger af segmenterne, heriblandt

- fjernelse af punkter på flyvevejen, der ligger for tæt på hinanden og
- tilføjelse af yderligere punkter, når hastighedsændringerne i løbet af et segment er for lange

Når tilstødende punkter ligger inden for 10 meters afstand af hinanden, og når de tilhørende hastigheder og kræfter er de samme, fjernes et af punkterne.

Ved luftbårne segmenter, hvor der sker en væsentlig hastighedsændring i løbet af et segment, sker der ligeledes en underinddeling ligesom ved startullestrækningen, dvs.

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

hvor V_1 og V_2 er hastigheden ved henholdsvis segmentets start- og slutpunkt. De tilsvarende parametre for undersegmenterne beregnes på samme måde som ved startullestrækningen ved hjælp af ligningerne 2.7.11 til 2.7.13.

Landingsrullestrækningen

Selv om landingsrullestrækningen i bund og grund er det modsatte af startullestrækningen, skal der tages særlig højde for

- *reverseringstrækraft*, som nogle gange anvendes til at decelerere flyet og
- fly, der forlader landingsbanen efter deceleration (fly, der forlader landingsbanen, bidrager ikke længere til luftstøjen, da der ses bort fra støj fra taxiing).

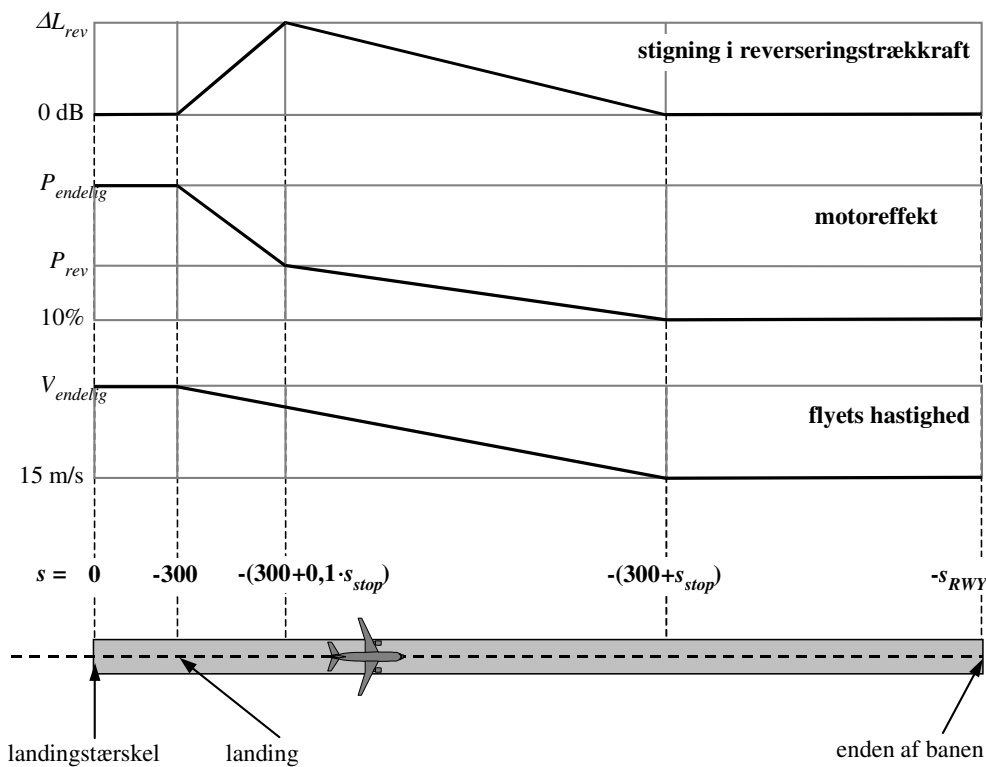
Modsat startullestrækningens distance, som er bestemmes ud fra flyets præstationsparametre, afhænger stopafstanden s_{stop} (dvs. afstanden fra landingen til det punkt, hvor flyet forlader landingsbanen) ikke udelukkende af flyet. Selv om der kan estimeres en minimumsstopafstand ud fra flyets masse og præstationer (og tilgængelig reverseringstrækraft), afhænger den reelle stopafstand desuden af placeringen af rullebanerne, den trafikale situation og af den pågældende lufthavns regler om brug af reverseringstrækraft.

Brug af reverseringstrækraft er ikke en standardprocedure, men anvendes udelukkende, hvis den nødvendige deceleration ikke kan opnås ved hjælp af hjulbremserne. (Reverseringstrækraft kan være ualmindeligt forstyrrende, da en hurtig ændring af motoreffekten fra tomgang til reversering medfører et pludseligt støjudbrud.)

De fleste baner bruges imidlertid både til start og landing, og dermed har reverseringstrækraft en meget lille indvirkning på støjkonturerne, da den totale lydenergi i nærheden af banen er domineret af støjen fra startoperationer. Reverseringstrækraftens bidrag til konturerne er ofte kun væsentlig, når banen udelukkende anvendes til landing.

Støj fra reverseringstrækraft er yderst kompliceret fysisk proces, men på grund af dens relativt lille betydning for luftstøjkonturerne kan den modelleres på en enkelt måde, og ved hjælp af en passende segmentering kan der tages højde for den hurtige ændring i motoreffekt.

Det er klart, at det er knap så ligetil at modellere støjen fra landingsrullestrækningen end fra startstrækningen. Følgende forenklede modelleringsantagelser anbefales til generelt brug, når der ikke er detaljerede oplysninger til rådighed (se **figur 2.7.h**).



Figur 2.7.h: Modellering af landingsrullestrækningen

Flyet lander 300 meter efter landingstærskelen (som har koordinatet $s = 0$ langs landingssporet). Derefter decelereres flyet i løbet af en stopafstand s_{stop} , hvis flyspecifikke værdier kan findes i ANP-databasen, fra den endelige indflyvningshastighed $V_{endelig}$ til 15 m/s. På grund af de hurtige ændringer i hastigheden langs dette segment skal det undersegmenteres på samme måde som starttullestrækningen (eller luftbårne segmenter med hurtige hastighedsændringer) ved hjælp af ligning 2.7.10 til 2.7.13.

Ændringerne i motoreffekten fra den endelige indflyvningseffekt ved landing til reverseringstrækraften P_{rev} i løbet af afstanden $0,1 \cdot s_{stop}$ falder til 10 % af den maksimale tilgængelige effekt i løbet af de resterende 90 % af stopafstanden. Frem til enden af landingsbanen (ved $s = -s_{RWY}$) forbliver flyets hastighed konstant.

NPD-kurver for reverseringstrækraft indgår ikke på nuværende tidspunkt i ANP-databasen, og det er derfor nødvendigt at anvende de konventionelle kurver til modellering af denne effekt. Som regel er reverseringstrækraften P_{rev} omkring 20 % af den maksimale effektindstilling, og det anbefales at bruge dette tal, når der ikke er operationelle oplysninger til rådighed. Ved en given effektindstilling har reverseringstrækraft dog tendens til at generere væsentligt mere støj end fremdriftskraft, og en stigning ΔL skal gøre sig gældende for det NPD-bestemte begivenhedsniveau, som stiger fra nul til en værdi ΔL_{rev} (5dB anbefales som en foreløbig værdi²¹) i løbet af $0,1 \cdot s_{stop}$ og derefter aftager lineært i løbet af den resterende stopafstand.

2.7.14. Støjberegning for en enkelt begivenhed

Det centrale punkt i modelleringsprocessen, som her beskrives fuldt ud, er beregningen af begivenhedens støjniveau ud fra oplysningerne om flyvevejen, som er beskrevet i **afsnit 2.7.7 til 2.7.13**.

2.7.15. Beregningsenheder for en enkelt begivenhed

Den lyd, som genereres af en luftfartsoperation ved iagttagers placering, udtrykkes som et "(lyd- eller) støjniveau for en enkelt begivenhed", som er en størrelse, der indikerer lydens indvirkning på mennesker. Den modtagne lyd måles i støjbegreber ved hjælp af en simpel decibelskala $L(t)$, som anvender en frekvensvægtning (eller et frekvensfilter) for at efterlignes kendetegnene ved et menneskes hørelse. Den vigtigste skala inden for modellering af flystøjkonturer er det A-vægtede lydniveau, L_A .

Den mest anvendte beregningsenhed til sammenfatning af hele begivenheder er "(lyd- eller) støjeksponeringsniveauer for en enkelt begivenhed", L_E , som tager højde for den totale (eller det meste af) begivenhedernes lydenergi. At træffe forholdsregler for den tidsintegration, dette omfatter, medfører de største vanskeligheder i forbindelse med modellering af segmenter (eller simulationer). Det er mere ligetil at modellere en alternativ beregningsenhed L_{max} , som er det maksimale øjeblikkelige niveau, der indtræffer under begivenheden. Dog er det L_E , som er den grundlæggende element i de fleste moderne støjniveauindeks, og i fremtiden forventes det, at konkrete modeller omfatter både L_{max} og L_E . Begge enheder kan måles på forskellige

²¹ Dette blev anbefalet i den seneste udgave af ECAC's dokument 29, men anses stadig som foreløbig, da man afventer yderligere data fra eksperimenter, der kan bekræfte værdien.

støjskalaer, men i nærværende dokument behandles kun det A-vægtede lydniveau. Der refereres som regel til skalaen ved at udvide beregningsenhedens endelse, dvs. L_{AE} , L_{Amax} .

(Lyd- eller) støjeksponeringsniveauet for en enkelt begivenhed udtrykkes præcist som

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

hvor t_0 angiver en referencetid. Integrationsintervallet $[t_1, t_2]$ er valgt for at sikre, at (næsten) al væsentlig støj under begivenheden er omfattet. Meget ofte vælges grænserne t_1 og t_2 for at sikre en periode, hvor niveauet $L(t)$ er inden for 10 dB af L_{max} . Denne periode er kendt som "minus 10 dB"-perioden. (Støj- eller) lydeksponeringsniveauer, der er anført i ANP-databasen, er minus 10 dB-værdier²².

I forbindelse med modellering af flystøjkonturer bruges ligning 2.7.17 primært til at udregne standardberegningseenheden *støjeksponeringsniveauet* L_{AE} (akronymet SEL):

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

Ovennævnte ligninger for eksponeringsniveauet kan bruges til at bestemme begivenhedsniveauerne, når den samlede tidshistorik for $L(t)$ er kendt. Inden for den anbefalede metode til støjmodellering er der ikke defineret sådanne tidshistorikker. Begivenheders eksponeringsniveauer beregnes ved at summere segmentværdier og delvise begivenhedsniveauer, som bestemmer bidraget fra et enkelt afgrænset segment af flyvevej.

2.7.16. Beregning af begivenhedsniveauerne ud fra NPD-data

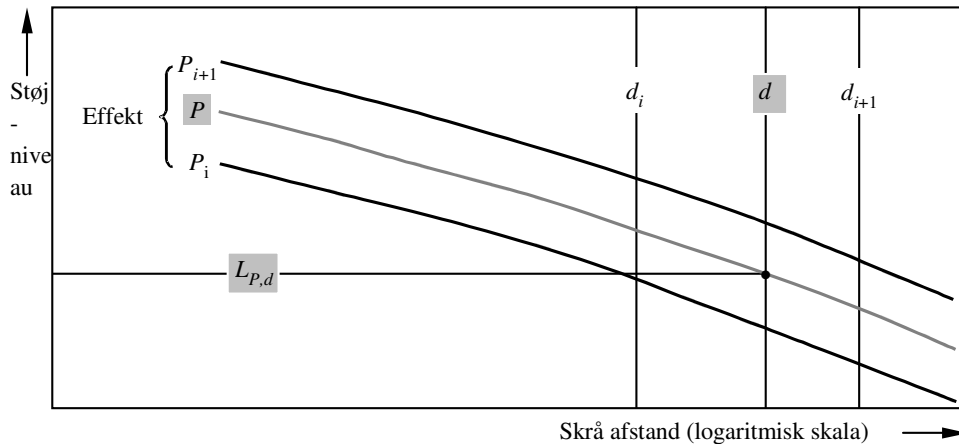
Den vigtigste kilde til data vedrørende flystøj er den internationale database over flystøj og -præstationer (ANP). Den anfører L_{max} og L_E som funktioner af udbredelsesafstanden d for bestemte flytyper, -varianter, flyvekonfigurationer (indflyvning, start, flapindstillinger) og effektindstillinger P . De gør sig gældende ved konstant flyvning ved bestemte referencehastigheder V_{ref} langs en teoretisk uendelig, lige flyvevej²³.

En nærmere beskrivelse af de uafhængige variabler P og d følger senere. Ved et enkelt opslag med inputværdierne P og d er de nødvendige outputværdier *referenceniveauerne* $L_{max}(P, d)$ og/eller $L_{E\infty}(P, d)$ (anvendes på en uendelig flyvevej). Medmindre værdierne er anført nøjagtigt for P og/eller d , vil det som regel være nødvendigt at estimere de(t) krævede støjniveau(er) for begivenheden ved interpolation. Der anvendes en lineær interpolation

²² L_E minus 10 dB kan være op til 0,5 dB lavere end L_E over en længere periode. Dog bevirker udefrakommende baggrundsstøj ofte, at lange måleintervaller er upraktiske, og at minus 10 dB-værdier er normen undtagen ved korte, skrå afstande, hvor begivenhedsniveauerne er høje. Da undersøgelser af virkningerne af støj (som bruges til at "kalibrere" støjkonturerne) desuden plejer at bero på minus 10 dB-værdier, betragtes listerne i ANP-databasen som fuldt ud tilstrækkelige.

²³ Selv om ideen om en uendelig lang flyvevej er vigtig for beregningen af begivenhedens støjeksponeringsniveau L_E , er den mindre relevant i forbindelse med begivenhedens maksimale niveau L_{max} , som er styret af den støj, flyet udsender ved en bestemt position eller tæt på den mindste passageafstand til iagttageren. Med henblik på modellering antages NPD-afstandsparameteren at være mindsteafstanden mellem iagttageren og segmentet.

mellem oplyste effektindstillinger og en logaritmisk interpolation mellem oplyste afstande (se figur 2.7.i).



Figur 2.7.i: Interpolation i støj-motorkraft-afstandskurver

Hvis P_i og P_{i+1} er motoreffektverdier, for hvilke der er anført data om støjniveau i forhold til afstand, findes støjniveauet $L(P)$ ved en given afstand for mellemliggende effekt P , mellem P_i og P_{i+1} , ved:

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

Hvis d_i og d_{i+1} ved en given effektindstilling er afstande, for hvilke der er anført støjdata, findes støjniveauet $L(d)$ for en mellemliggende afstand d , mellem d_i og d_{i+1} ved

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

Ved hjælp af ligning (2.7.19) og (2.7.20) kan et støjniveau $L(P,d)$ beregnes for enhver effektindstilling P og enhver afstand d , som ligger inden for rammerne af NPD-databasen.

For afstande d , som ligger uden for NPD-rammerne, anvendes ligning 2.7.20 til ekstrapolere fra de sidste to værdier, dvs. indad fra $L(d_1)$ og $L(d_2)$ eller udad fra $L(d_{l-1})$ og $L(d_l)$, hvor l er det totale antal af NPD-punkter på kurven. Dermed er

$$\text{Indad: } L(d) = L(d_2) + \frac{L(d_1) - L(d_2)}{\lg d_2 - \lg d_1} \cdot (\lg d_2 - \lg d) \quad (2.7.21)$$

$$\text{Udad: } L(d) = L(d_{l-1}) - \frac{L(d_{l-1}) - L(d_l)}{\lg d_l - \lg d_{l-1}} \cdot (\lg d - \lg d_{l-1}) \quad (2.7.22)$$

Da støjniveauer ved korte afstande d stiger meget hurtigt i takt med, at udbredelsesafstanden mindskes, anbefales det at fastsætte en nedre grænse på 30 m for d , dvs. $d = \max(d, 30 \text{ m})$.

Impedanstillpasning af standardiserede NPD-data

NPD-dataene i ANP-databasen er normaliseret til bestemte atmosfæriske forhold (temperatur på 25 °C og en atmosfære på 101,325 kPa). Før anvendelse af førnævnte metode med interpolation/ekstrapolation skal der foretages en impedanstillpasning af disse standardiserede NPD-data.

Akustisk impedans er forbundet med udbredelsen af lydbølger i et akustisk medie og bestemmes som produktet af luftens densitet og lydets hastighed. For en bestemt lydintensitet (effekt pr. arealenhed), der måles ved en bestemt afstand fra kilden, afhænger det tilhørende lydtryk (som anvendes til at definere beregningsenhederne SEL og LAmax) af luftens akustiske impedans ved målingsstedet. Det er en funktion af temperatur, atmosfærisk tryk (og indirekte højde). Det er derfor nødvendigt at tilpasse de standardiserede NPD-data fra ANP-databasen, således at de tager højde for de reelle temperatur- og atmosfæreforhold ved modtagerpunktet, som generelt afviger fra ANP-dataenes normaliserede forhold.

Impedanstillpasningen, som skal anvendes på de standardiserede NPD-niveauer udtrykkes som følger:

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

hvor:

Δ_{Impedans}	Impedanstillpasning for de reelle atmosfæriske forhold ved modtagerpunktet (dB)
$\rho \cdot c$	Akustisk impedans (newtonsekunder/m ³) i luften ved modtagerpunktet (409,81 er luftens impedans i forhold til NPD-dataenes atmosfæriske referenceforhold i ANP-databasen).

Impedans $\rho \cdot c$ beregnes således:

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

δ	p/p_0 , forholdet mellem det omgivende lufttryk ved iagttagershøjden og standardtrykket ved middelvandstanden: $p_0 = 101,325 \text{ kPa}$ (eller 1013,25 mb)
θ	$(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ forholdet mellem lufttemperaturen ved iagttagershøjden og standardtemperaturen ved middelvandstanden: $T_0 = 15,0 \text{ °C}$

Den akustiske impedanstillpasning er som regel mindre end et par tiendedele af en dB. Det bør især bemærkes, at impedanstillpasningen under de atmosfæriske standardforhold ($p_0 = 101,325 \text{ kPa}$ og $T_0 = 15,0 \text{ °C}$) er mindre end 0,1 dB (0,074 dB). Der kan dog være tale om en

større tilpasning, når der er et væsentligt udsving i temperatur og atmosfærisk tryk i forhold til NPD-dataenes atmosfæriske referenceforhold.

2.7.17. Generelle udtryk

Segmentets begivenhedsniveau L_{seg}

Segmentværdierne bestemmes ved at tilpasse referenceværdierne (uendelig vej) fra NPD-dataene. Det maksimale støjniveau fra et flyvevejssegment, $L_{max,seg}$, kan generelt udtrykkes som:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P, d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) \quad (2.7.25)$$

og bidraget fra et flyvevejssegment til L_E som

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P, d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) + \Delta_F \quad (2.7.26)$$

"Korrektionsfaktorerne" i ligning 2.7.25 og 2.7.26, som beskrives i detaljer i afsnit 2.7.19, tager højde for følgende effekter:

- Δ_V *Varighedskorrektion:* NPD-dataene er baseret på en referenceflyvehastighed. Her tilpasses eksponeringsniveauerne til hastigheder, der afviger fra referencehastigheden. (Den anvendes ikke på $L_{max,seg}$.)
- $\Delta_I(\varphi)$ *Installationseffekt:* beskriver et udsving i den *laterale retningsvirkning* på grund af afskærmning, brydning og refleksion, som skyldes flyskroget, motorerne og omkringliggende strømningsfelter.
- $\Lambda(\beta, \ell)$ *Lateral dæmpning:* væsentlig for lydudbredelsen ved lave vinkler på terrænet og tager højde for interaktionen mellem direkte og reflekterede lydbølger (terrænvirkningen) samt for virkningen af atmosfæriske uensartetheder (som primært skydes terrænet), som bryder lydbølger, når de bevæger sig mod iagttageren ved siden af flyvevejen.
- Δ_F *Korrektion for et afgrænset segment (støjandel):* tager højde for segmentets afgrænsede længde, som naturligvis bidrager med mindre støjeksponering end et uendeligt segment. Dette gør sig kun gældende for beregningsenheder for eksponering.

Hvis segmentet er en del af start- eller landingsrullestrækningen, og iagttageren befinder sig bag det pågældende segment, træffes der særlige foranstaltninger for at repræsentere den udtalte retningsvirkning af støjen fra jetmotoren, som iagttages bag et fly, der er ved at lette. Disse særlige foranstaltninger bevirker navnlig, at en bestemt form af støjen anvendes til eksponeringsniveauet:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P, d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.27)$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P, d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) + \Delta_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.28)$$

- Δ'_F Særlig form af *segmentkorrektionen*
- Δ_{SOR} *Korrektion for retningsvirkning*: tager højde for den udtalte retningsvirkning af støjen fra jetmotoren bag rullestrækningssegmentet.

Den særlige behandling af rullestrækningssegmenter ved jorden er beskrevet i afsnit 2.7.19.

I afsnittene nedenfor gøres der rede for beregning af segmenternes støjniveauer.

Begivenhedsstøjniveau L for en flyoperation

Det maksimale niveau L_{max} er ganske enkelt den største af segmentværdierne $L_{max,seg}$ (se ligning 2.7.25 og 2.7.27)

$$L_{max} = \max(L_{max,seg}) \quad (2.7.29)$$

hvor hver segmentværdi bestemmes ud fra flyets NPD-data for effekt P og afstand d . Disse parametre og modifikatorleddene $\Delta_I(\varphi)$ og $\Lambda(\beta, \ell)$ forklares nedenfor.

Eksponeringsniveauet L_E beregnes som summen i decibel af bidragene $L_{E,seg}$ fra hvert støjsignifikante segment på flyvevejen, dvs.

$$L_E = 10 \cdot \lg\left(\sum 10^{L_{E,seg}/10}\right) \quad (2.7.30)$$

Summationen fortsættes trin for trin gennem flyvevejens segmenter.

Resten af dette kapitel beskæftiger sig med bestemmelse af segmentstøjniveauerne $L_{max,seg}$ og $L_{E,seg}$.

2.7.18. Flyvevejens segmentparametre

Effekten P og afstanden d , for hvilke referenceniveauerne $L_{max,seg}(P, d)$ og $L_{E\infty}(P, d)$ interpoleres fra NPD-tabellerne, bestemmes ud fra de geometriske og driftsparametre, der definerer segmentet. Nedenfor forklares denne proces ved hjælp af illustrationer af flyet samt af segmentet og iagttageren.

Geometriske parametre

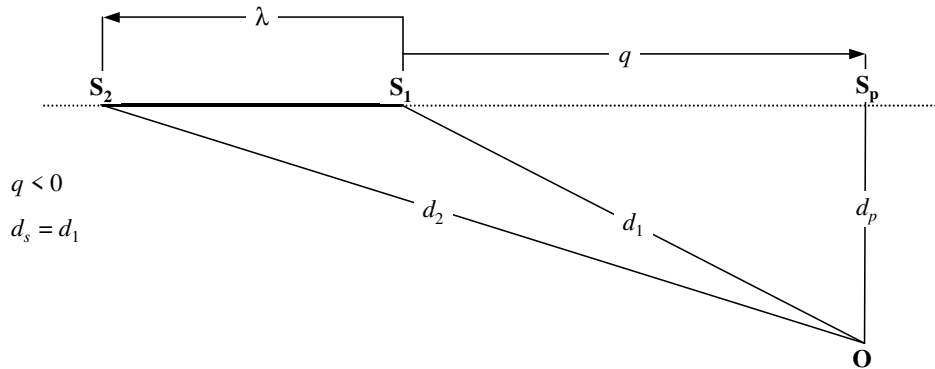
Figur 2.7.j til 2.7.l viser geometrien mellem kilden og modtageren, når iagttageren **O** er (a) bag, (b) ved siden af og (c) foran segmentet **S₁S₂**, hvor flyveretningen går fra **S₁** til **S₂**. I disse diagrammer er

- O** iagttagers placering
- S₁, S₂** segmentets start- og slutpunkt
- S_p** den mindste vinkelrette passageafstand til iagttageren i segmentet eller i segmentets udvidelse.
- d_1, d_2 afstandene mellem segmentets startpunkt, slutpunkt og iagttageren
- d_s den korteste afstand mellem iagttageren og segmentet

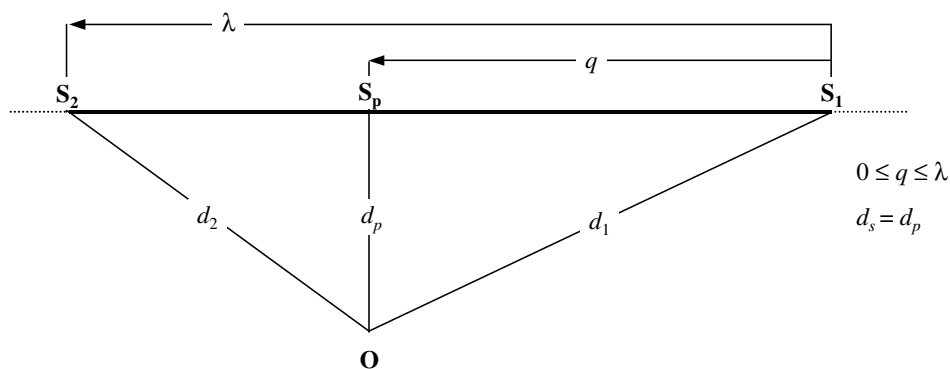
d_p den vinkelrette afstand mellem iagttageren og det udvidede segment
(mindste skrå afstand)

λ længden af flyvejssegmentet

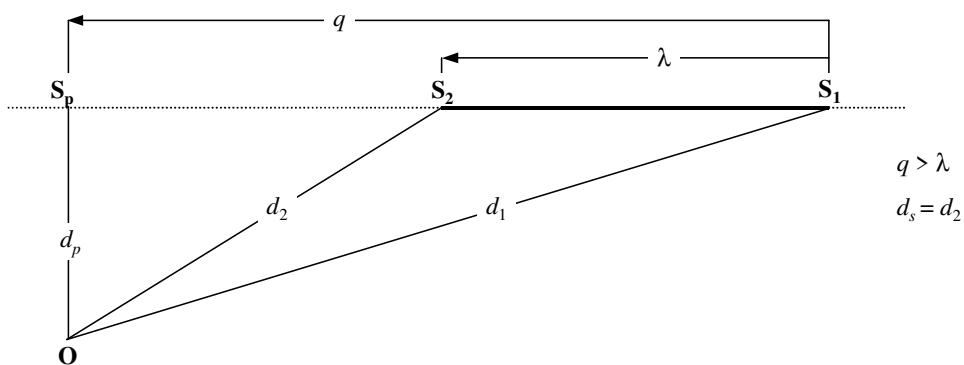
q er afstanden fra S_1 til S_p (negativ, hvis iagttageren er placeret bag segmentet)



Figur 2.7.j: Geometri for flyvejssegment, hvor iagttageren er bag segmentet



Figur 2.7.k: Geometri for flyvejssegment, hvor iagttageren er ved siden af segmentet



Figur 2.7.l: Geometri for flyvejssegment, hvor iagttageren er foran segmentet

Flyvevejssegmentet repræsenteres ved en fed, ubrudt linje. Den stiplede linje repræsenterer *flyvevejens udstrækning*, som er uendelig i begge retninger. Ved luftbårne segmenter, når begivenhedens måleenhed er et eksponeringsniveau L_E , er NPD-afstandsparameteren d lig med afstanden d_p mellem S_p og iagttageren, hvilket benævnes den *mindste skrå afstand* (dvs. den vinkelrette afstand fra iagttageren til segmentet eller dets udstrækning eller med andre ord den (hypotetiske) uendelige flyvevej, som segmentet anses for at være en del af).

Imidlertid bliver NPD-afstandsparameteren d til afstanden d_s , som er den korteste afstand fra iagttageren til segmentet (dvs. det samme som ved beregningsenheder for maksimale niveauer), i forbindelse med måling af eksponeringsniveauet, hvor iagttageren er placeret bag terrænsegmenterne under startrullestrækningen og foran terrænsegmenterne under landingsrullestrækningen.

For beregningsenheder for maksimale niveauer er NPD-afstandsparameteren d lig med d_s , som er den korteste afstand fra iagttageren til segmentet.

Segmentets effekt P

De anførte NPD-data beskriver støjen fra et fly under konstant ligeudflyvning på en uendelig flyvevej, dvs. ved en konstant motoreffekt P . Den anbefalede metode deler reelle flyveje, langs hvilke hastighed og retning varierer, op i en række afgrænsede segmenter, som hver især betragtes som en del af en ensartet, uendelig flyvevej, som NPD-dataene gælder for. Men metoden tager højde for ændringer i effekt langs et segments længde. Den antages at variere lineært med afstand fra P_1 ved startpunktet til P_2 ved slutpunktet. Det er derfor nødvendigt at bestemme en ækvivalent stabil segmentværdi P . Den betragtes som værdien ved det punkt i segmentet, der er tættest på iagttageren. Hvis iagttageren er ved siden af segmentet (figur 2.7.k.) findes værdien ved interpolation som beregnet ved ligning 2.7.8 mellem slutværdierne, dvs.

$$P = \sqrt{P_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (P_2^2 - P_1^2)} \quad (2.7.31)$$

Hvis iagttageren er bag eller foran segmentet, beregnes værdien ved det nærmeste slutpunkt, P_1 eller P_2 .

2.7.19. Korrektionsfaktor for segmentets begivenhedsniveau

NPD-dataene bestemmer støjbegivenhedsniveauer som funktioner af afstand vinkelret under en idealiseret lige horisontal vej af uendelig længde, langs hvilken flyet flyver med regelmæssig kraft ved en fast referencehastighed²⁴. Begivenhedsniveauet, som interpoleres fra NPD-tabellen for en bestemt effektindstilling og skrå afstand, beskrives derfor som et *referenceniveau*. Det gør sig gældende for en uendelig flyvevej og skal korrigeres for at tage

²⁴ NPD-specifikation kræver, at dataene baseres på målinger af konstant ligeudflyvning, som ikke nødvendigvis er horisontal. For at skabe de nødvendige flyveforhold kan flyets testflyvevej skråne mod det horisontale plan. Dog medfører skrånende veje beregningsmæssige vanskeligheder, hvilket vil blive vist, og når man anvender dataene til modellering, er det hensigtsmæssigt at visualisere kildevejene som både lige og horisontale.

højde for virkningerne af (1) hastigheder, der afviger fra referencehastigheden, (2) virkninger af motorinstallation (lateral retningsvirkning), (3) lateral dæmpning, (4) afgrænset segmentlængde og (5) længderetningsvirkningen bag startrullestrækningen – se ligning 2.7.25 og 2.7.26.

Varighedskorrektionen ΔV (kun for eksponeringsniveauer LE)

Denne korrektion²⁵ tager højde for en ændring i eksponeringsniveauerne, hvis det pågældende segments hastighed ved jorden afviger fra flyets referencehastighed V_{ref} , som de grundlæggende NPD-data er baseret på. Ligesom motoreffekten varierer hastigheden langs segmentet (hastigheden ved jorden varierer fra V_1 til V_2), og det er nødvendigt at beregne en ækvivalent segmenthastighed V_{seg} , som tager højde for, at segmentet skræner mod jorden, dvs.

$$V_{seg} = V / \cos \gamma \quad (2.7.32)$$

hvor V her er en ækvivalent segmenthastighed ved jorden (se til orientering ligning B-22, som udtrykker V i form af kalibreret flyvehastighed, V_c) og

$$\gamma = \tan^{-1} \left(\frac{z_2 - z_1}{s_2 - s_1} \right) \quad (2.7.33)$$

For luftbårne segmenter betragtes V som hastigheden ved jorden ved den mindste passageafstand S , som er interpoleret mellem segmentets slutpunktværdier under antagelse af, at det varierer lineært med tid. Dvs. at hvis iagttageren befinder sig ved siden af segmentet, er:

$$V = \sqrt{V_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (V_2^2 - V_1^2)} \quad (2.7.34)$$

Hvis iagttageren er bag eller foran segmentet, beregnes værdien ved det nærmeste slutpunkt, V_1 eller V_2 .

For banesegmenter (dele af start- eller landingsrullestrækningen, hvor $\gamma = 0$), er V_{seg} ganske enkelt gennemsnittet af segmentets start- og sluthastighed, dvs.

$$V_{seg} = (V_1 + V_2)/2 \quad (2.7.35)$$

Under alle omstændigheder er den additive varighedskorrektion dermed

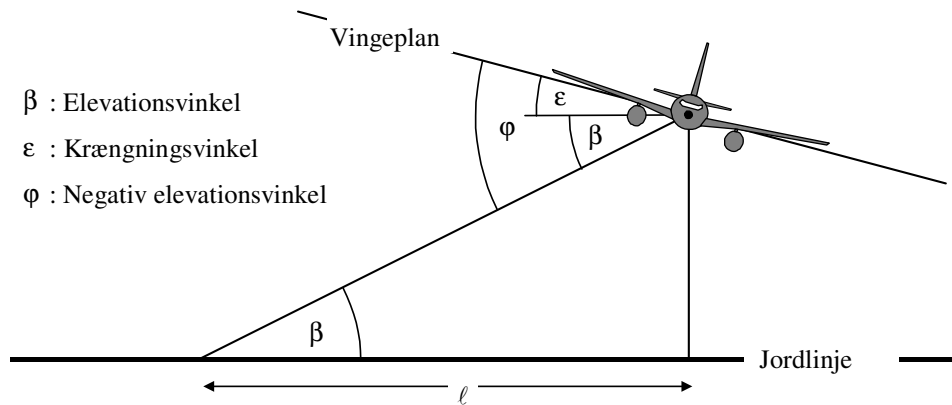
$$\Delta_V = 10 \cdot \lg(V_{ref} / V_{seg}) \quad (2.7.36)$$

Geometri for lydudbredelsen

Figur 2.7.1 viser den grundlæggende geometri i normalplanet til flyets flyvevej. Jordlinjen er skæringen mellem normalplanet og den horisontale jordoverflade. (hvis flyvevejen er horisontal, er jordlinjen jordoverfladen set fra slutpunktet.) Flyet krænger ved vinkel ϵ målt

²⁵ Dette er kendt som *varighedskorrektionen*, fordi den tager højde for indvirkningen af flyets hastighed på varigheden af lydbegivenheden under den enkle antagelse, at varighed og dermed den modtagne lydenergi alt andet lige er omvendt proportional med kildens hastighed.

mod uret omkring dets længdeakse (dvs. styrbord vinge er oppe). Vinklen er dermed positiv for venstredrej og negativ for højredrej.



Figur 2.7.m: Vinkler mellem fly og iagttagere i normalplanet til flyvevejen

- Elevationsvinklen β (mellem 0 og 90°) mellem den direkte lydudbredelsesvej og den horisontale jordlinje²⁶ bestemmer sammen med flyvevejens hældning og sideforskydningen ℓ af iagttageren fra sporet på jorden den laterale dæmpning.
- Den negative elevationsvinkel φ mellem vingeplanet og udbredelsesvejen bestemmer virkningen af motorinstallationen. Hvad angår konventionen for krængningsvinklen er $\varphi = \beta \pm \varepsilon$ med positivt fortegn for iagttagere til styrbord (højre) og negativt fortegn for iagttagere til bagbord (venstre).

Korrektion for motorinstallation ΔI

Et fly under flyvning er en kompliceret støjkilde. Motoren (og flyskroget) er komplicerede kilder i sig selv, og konfigurationen af skroget, navnlig placeringen af motorerne, påvirker støjuddannelsesmønstrene gennem refleksion, brydning og spredning i de faste overflader og aerodynamiske strømningsfelter. Dette resulterer i en uensartet retningsvirkning for lyd, der udbredes lateralt omkring flyets længdeakse, hvilket her er benævnt *lateral retningsvirkning*.

Der er væsentlige forskelle i den laterale retningsvirkning for fly med skrogmonterede motorer og for fly med vingemonterede motorer, hvilket der tages højde for i følgende ligning:

$$\Delta_I(\varphi) = 10 \cdot \lg \left[\frac{(a \cdot \cos^2 \varphi + \sin^2 \varphi)^b}{(c \cdot \sin^2 2\varphi + \cos^2 2\varphi)} \right] \text{ dB} \quad (2.7.37)$$

hvor $\Delta_I(\varphi)$ er korrektionen i dB ved den negative elevationsvinkel φ (se **figur 2.7.m**) og

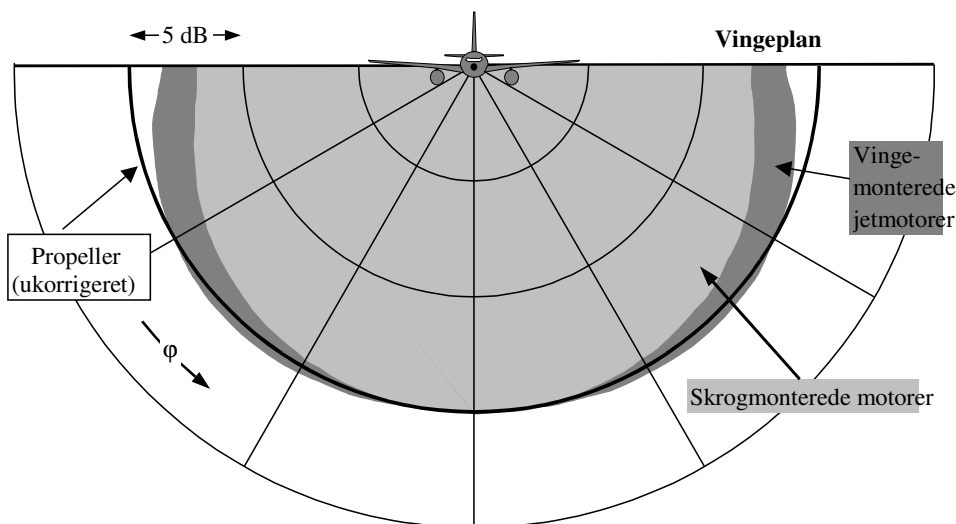
²⁶ Ved ujævnt terræn kan der være forskellige definitioner af elevationsvinkel. Her defineres den ved flyets højde over iagttagerpunktet og den skrå afstand, og dermed ses der bort fra lokale terrænhældninger samt forhindringer på lydets udbredelsesvej (se afsnit 2.7.6 og 2.7.10). Hvis modtagerpunktet på grund af terrænhøjden er over flyet, sættes elevationsvinklen β til at være lig med nul.

$a = 0,00384, \quad b = 0,0621, \quad c = 0,8786$ for vingemonterede motorer og
 $a = 0,1225, \quad b = 0,3290, \quad c = 1$ for skrogmonterede motorer.

For propeldrevne fly er udsving i retningsvirkning ubetydelige, og for dem kan det antages, at

$$\Delta_I(\varphi) = 0 \quad (2.7.38)$$

Figur 2.7.n viser variationen i $\Delta_I(\varphi)$ omkring flyets længdeakse for de tre typer motorinstallationer. Disse empiriske forhold er blevet beregnet af *Society of Automotive Engineers* (SAE) ud fra forsøgsmålinger, der primært er foretaget under vingen. Indtil data fra over vingen er blevet analyseret, anbefales det, at $\Delta_I(\varphi) = \Delta_I(0)$ ved negativt φ for alle installationer.



Figur 2.7.n: Lateral retningsvirkning af installationseffekter

Det antages, at $\Delta_I(\varphi)$ er todimensionel, dvs. at den ikke afhænger af andre parametre, og at den navnlig ikke varierer med afstanden i længderetning mellem iagttageren og flyet. Dette betyder, at *elevationsvinklen* β for $\Delta_I(\varphi)$ beregnes som $\beta = \tan^{-1}(z/\ell)$. Dette er for at lette modelleringsprocessen, indtil man har en bedre forståelse af mekanismen. I praksis bør installationseffekter være tredimensionelle. På trods af dette begrundes den todimensionelle model med, at begivenhedsniveauerne som regel er domineret af støj, som udbredes horisontalt fra det nærmeste segment.

Lateral dæmpning $A(\beta, \ell)$ (uendelig flyvevej)

De anførte NPD-begivenhedsniveauer er baseret på konstant horisontalflyvning og som regel på målinger foretaget 1,2 m over et blødt og horisontalt terræn under flyet. Afstandsparameteren er højden over overfladen. Enhver indvirkning fra overfladen på begivenhedens støjniveau under flyet, som kan forårsage, at de anførte niveauer afviger fra de

frie lydfeltværdier²⁷, antages at være indeholdt i dataene (dvs. i form af forholdet mellem niveau og afstand).

Ved siden af flyvevejen er afstandsparameteren den mindste skrå afstand, dvs. længden af normalen fra iagttageren til flyvevejen. Ved en given lateral position vil støjniveauet som regel være mindre end ved samme afstand umiddelbart under flyet. Den *laterale retningsvirkning* eller "installationseffekterne", som er beskrevet ovenfor, skyldes en overskydende *lateral dæmpning*, som medfører, at lydniveauet sænkes hurtigere med afstand, end NPD-kurverne indikerer. En metode, som tidligere blev anvendt i bred udstrækning til modellering af lateral udbredelse af flystøj, var udviklet af *Society of Automotive Engineers* (SAE) i AIR-1751, og nedenstående algoritmer er baseret på forbedringer, som SAE nu anbefaler (AIR-5662). Lateral dæmpning er en refleksionseffekt, som skyldes interferensen mellem direkte udbredt lyd og den lyd, som reflekteres i overfladen. Den afhænger af overfladetyper og kan forårsage væsentlige reduktioner i de målte lydniveauer ved lave elevationsvinkler. Den påvirkes desuden i særdeles høj grad af stabil og ustabil akustisk brydning, som skyldes vind- og temperaturgradienter og turbulens, som selv skyldes overfladens tilstedeværelse²⁸. Man har en god forståelse af mekanismen bag overfladerefleksion, og den kan beskrives teoretisk med en vis præcision for ensartede atmosfæriske og overfladeforhold. Dog har uensartetheder i atmosfæren og overfladen, som ikke egner sig til simpel teoretisk analyse, en omfattende indvirkning på refleksionseffekten og har tendens til at "udbrede" den til større elevationsvinkler. Dermed kan teorien kun anvendes i et begrænset omfang. SAE arbejder fortsat på at skabe en bedre forståelse af overfladeeffekter, og dette arbejde forventes at munde ud i bedre modeller. Indtil de findes, anbefales følgende metode, som er beskrevet i AIR-5662, til beregning af lateral dæmpning. Den er begrænset til lydudbredelse over et blødt og horisontalt terræn, hvilket er forhold, der gør sig gældende for langt størstedelen af civile lufthavne. Man arbejder stadig på tilpasninger for at tage højde for indvirkningen af en hård jordoverflade (eller vand, som akustisk set er det samme).

Metoden er bygget på den omfattende mængde af forsøgsdata vedrørende lydudbredelse fra fly med skrogmonterede motorer under lige (ingen drej), konstant horisontalflyvning, oprindeligt offentliggjort i AIR-1751. Under antagelse af, at luft-til-jord-dæmpningen for horisontalflyvning afhænger af (i) elevationsvinklen β målt i det vertikale plan og (ii) sideforskydningen fra flyets spor på jorden ℓ , blev dataene analyseret for at opnå en empirisk funktion for den *totale* laterale tilpasning $\Lambda_T(\beta, \ell)$ (= lateralt begivenhedsniveau minus niveauet ved samme afstand under flyet).

Da faktoren $\Lambda_T(\beta, \ell)$ tager højde for både lateral retningsvirkning og lateral dæmpning, kan sidstnævnte beregnes ved subtraktion. Ved at beregne den laterale retningsvirkning ved ligning 2.7.37 med koefficienterne for skrogmontering og med φ erstattet med β (relevant for flyvning uden drej) bliver den laterale dæmpning:

$$\Lambda(\beta, \ell) = \Lambda_T(\beta, \ell) - \Delta_l(\beta) \quad (2.7.39)$$

hvor β og ℓ måles som illustreret i **figur 2.7.m** i et normalplan til den uendelige flyvevej, som ved horisontalflyvning også er vertikal.

²⁷ Et "frit lydfelt"-niveau er, hvad man ville kunne måle, hvis jordoverfladen ikke eksisterede.

²⁸ Vind- og temperaturgradienterne og turbulensen afhænger delvist af overfladens egenskaber for ruhed og varmeoverføring.

Selv om $\Lambda(\beta, \ell)$ kan beregnes direkte ved hjælp af ligning 2.7.39 med $\Lambda_T(\beta, \ell)$ fra AIR-1751, anbefales et mere effektivt forhold. Dette er den følgende empiriske approksimation tilpasset fra AIR-5662:

$$\Lambda(\beta, \ell) = \Gamma(\ell) \cdot \Lambda(\beta) \quad (2.7.40)$$

hvor $\Gamma(\ell)$ er en afstandsfaktor, som beregnes ved

$$\Gamma(\ell) = 1,089 \cdot [1 - \exp(-0,00274\ell)] \quad \text{for } 0 \leq \ell \leq 914 \text{ m} \quad (2.7.41)$$

$$\Gamma(\ell) = 1 \quad \text{for } \ell > 914 \text{ m} \quad (2.7.42)$$

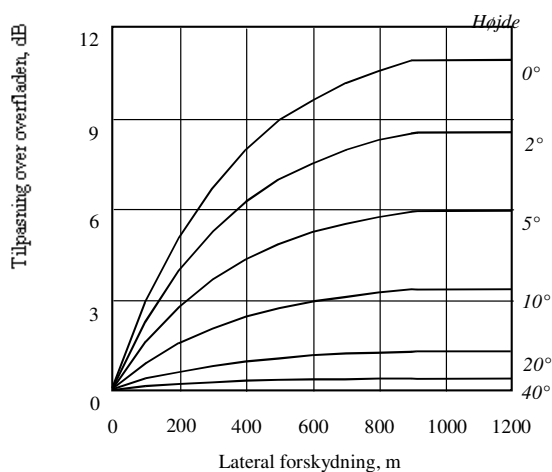
og $\Lambda(\beta)$ er den laterale luft-til-jord-dæmpning over lang afstand, som beregnes ved

$$\Lambda(\beta) = 1,137 - 0,0229\beta + 9,72 \cdot \exp(-0,142\beta) \quad \text{for } 0^\circ \leq \beta \leq 50^\circ \quad (2.7.43)$$

$$\Lambda(\beta) = 0 \quad \text{for } 50^\circ \leq \beta \leq 90^\circ \quad (2.7.44)$$

Udtrykket for lateral dæmpning $\Lambda(\beta, \ell)$, ligning 2.7.40, som antages at holde stik for alle fly, såvel propeldrevne som skrogmonterede og vingemonterede jetfly, er illustreret i **figur 2.7.o**.

Under visse omstændigheder (med terræn), er det muligt for β at være mindre end nul. I disse tilfælde anbefales det, at $\Lambda(\beta) = 10,57$.



Figur 2.7.o: Variationer af lateral dæmpning $\Lambda(\beta, \ell)$ med elevationsvinkel og afstand

Lateral dæmpning for et afgrænset segment

Ligningerne 2.7.41 til 2.7.44 beskriver den laterale dæmpning $\Lambda(\beta, \ell)$ af lyd, der når iagttageren fra et fly under konstant flyvning langs en uendelig, horisontal flyvevej. Når de anvendes på afgrænsede flyvevejssegmenter, som ikke er horisontale, skal dæmpningen beregnes for en ækvivalent horisontal vej, da det nærmeste punkt på en simpel forlængelse af

det skrånede segment (som passerer igennem jordoverfladen på et tidspunkt) som regel ikke medfører en passende elevationsvinkel β .

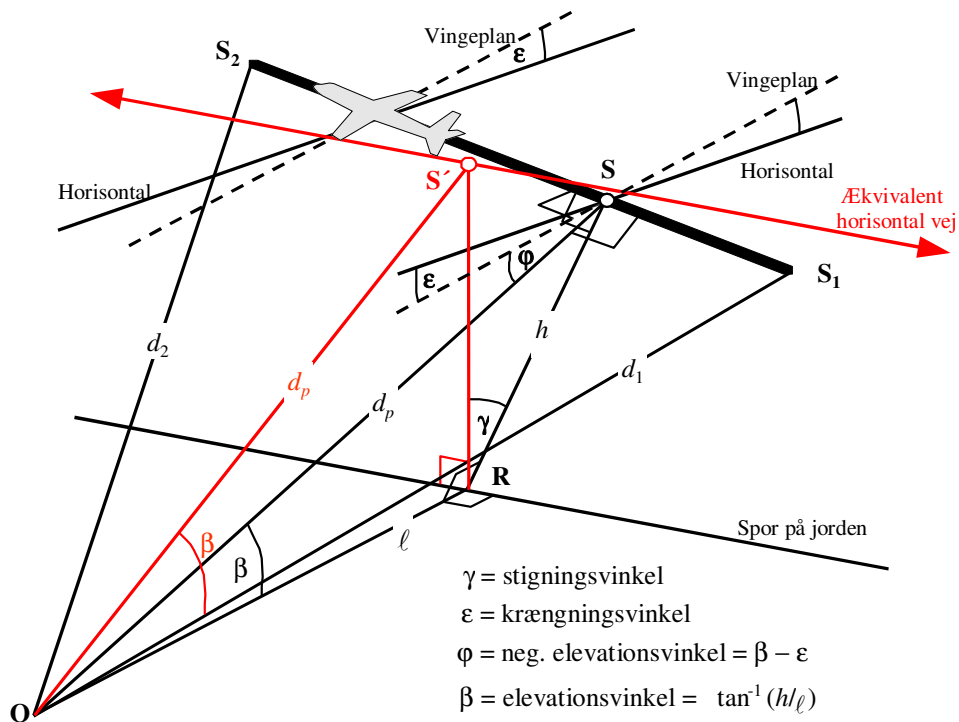
Der er en betydelig forskel i udregningen af den laterale dæmpning for afgrænsede segmenter for beregningsenhederne L_{max} og L_E . Segmenternes maksimale niveauer L_{max} fastlægges ud fra NPD-data som en funktion af udbredelsesafstanden d fra det nærmeste punkt i segmentet. Der kræves ingen korrektioner for at tage højde for segmentets dimensioner. Ligeledes antages det, at den laterale dæmpning af L_{max} udelukkende afhænger af elevationsvinklen for og afstanden ved jorden til det samme punkt. Dermed kræves kun koordinaterne for dette punkt. For L_E er processen imidlertid mere kompliceret.

Referenceniveauet for en begivenhed $L_E(P,d)$, som beregnes ud fra NPD-data, selv om de omhandler afgrænsede segmentparametre, gælder ikke desto mindre for en uendelig flyvevej. Støjeksponeringsniveauet for en begivenhed fra et segment, $L_{E,seg}$, er naturligvis mindre end referenceniveauet med en mængde, der bestemmes af korrektionen for et afgrænset segment, som bestemmes senere i afsnit 2.7.19. Den korrektion, som er en funktion af geometrien for trekanten OS_1S_2 i **figur 2.7.j til 2.7.l**, bestemmer, hvor stor en andel af den samlede uendelige flyvevejs lydenergi modtaget ved O der stammer fra segmentet. Korrektionen gør sig gældende, uanset om der er lateral dæmpning. Men enhver lateral dæmpning skal beregnes for den uendelige flyvevej, dvs. som en funktion af flyvevejens, og ikke det afgrænsede segments, sideforskydning og højde.

Ved at addere korrektionerne Δ_V og Δ_I , og subtrahere den laterale dæmpning $\Lambda(\beta,\ell)$ fra NPD-referenceniveauet findes det tilpassede støjbegivenhedsniveau for ækvivalent konstant horisontalflyvning på en tilstødende uendelig lige flyvevej. Men de reelle flyvevejssegmenter, som modelleres, og som påvirker støjkonturerne, er sjældent horisontale. Flyene befinder sig som regel under op- eller nedstigning.

Figur 2.7.p viser et startsegment S_1S_2 , hvor flyet stiger ved en vinkel γ , men betragtningerne er stort set de samme ved landing. Resten af den "virkelige" flyvevej er ikke vist. Det er tilstrækkeligt at nævne, at S_1S_2 blot repræsenterer en del af hele flyvevejen (som generelt vil være krum). I dette tilfælde er iagttageren **O** ved siden af og til venstre for segmentet. Flyet krænger (mod uret omkring flyvevejen) ved en vinkel ϵ til den laterale horisontale akse. Den negative elevationsvinkel φ fra vingeplanet, som installationseffekten Δ_I er en funktion af (ligning 2.7.39), ligger i normalplanet til flyvevejen, hvori ϵ er defineret. Dermed er $\varphi = \beta - \epsilon$, hvor $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ og ℓ er den vinkelrette afstand **OR** fra iagttageren til sporet på jorden, dvs. iagttagers sideforskydning²⁹. Flyets mindste passageafstand til iagttageren, **S**, defineres ved den vinkelrette **OS** af længde (skrå afstand) d_p . Trekanten **OS₁S₂** stemmer overens med **figur 2.7.k**, som beskriver geometrien til beregning af segmentkorrektionen Δ_F .

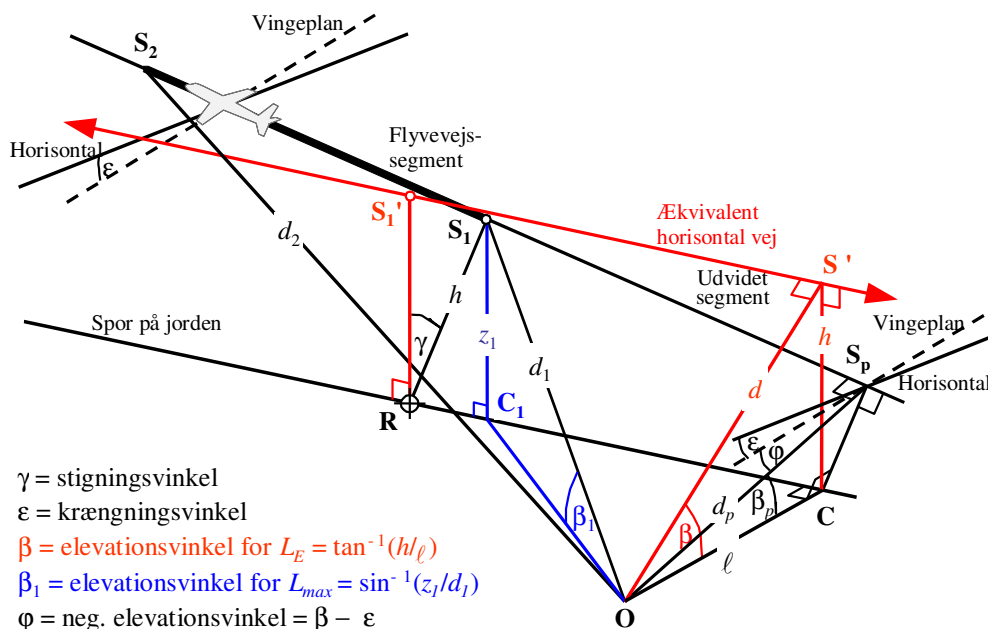
²⁹ For en iagttagere, der befinder sig på segmentets højre side bliver φ til $\beta + \epsilon$ (se afsnit 2.7.19).



Figur 2.7.p: Iagttager ved siden af segmentet

For at beregne den laterale dæmpning ved hjælp af ligning 2.7.40 (hvor β måles i et vertikalt plan), bestemmes en *ækvivalent horisontalflyvevej* i det vertikale plan ved hjælp af S_1S_2 og med den samme vinkelrette skrå afstand d_p fra iagttageren. Dette visualiseres ved at rotere trekanten **ORS** og dens tilknyttede flyvevej omkring **OR** (se **figur 2.7.p**) gennem vinkel γ , hvorigennem trekanten **ORS'** formes. Elevationsvinklen for denne ækvivalente horisontale vej (nu i et vertikalt plan) er $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ (ℓ forbliver uændret). I dette tilfælde, hvor iagttageren er ved siden af segmentet, er den laterale dæmpning $\Lambda(\beta, \ell)$ identisk for beregningsenhederne L_E og L_{max} .

Figur 2.7.q viser situationen, hvor **O** ligger *bag*, og ikke ved siden af, *det afgrænsede segment*. Her observeres segmentet som en mere fjerntliggende del af en uendelig vej. Der kan kun tegnes en vinkelret linje til punkt S_p på udvidelsen af segmentet. Trekanten **OS₁S₂** stemmer overens med **figur 2.7.j**, som bestemmer segmentkorrektionen Δ_F . Men i dette tilfælde er parametrene for lateral retningsvirkning og dæmpning mindre åbenlyse.



Figur 2.7.q: Iagttaget bag segmentet

Med øje for, at lateral retningsvirkning (installationseffekt), som betragtes med henblik på modellering, er todimensionel, måles den definerende negative elevationsvinkel φ stadig lateralt fra flyets vingeplan. (Referenceniveauet for en begivenhed er stadig det, som genereres af flyet, som tilbagelægger den uendelige flyvevej, repræsenteret ved det udvidede segment. Dermed bestemmes den negative elevationsvinkel ved den mindste passageafstand, dvs. $\varphi = \beta_p - \epsilon$, hvor β_p er vinklen $S_p O C$.

For beregningsenhederne for maksimale niveauer er NPD-afstandsparameteren den korteste afstand til segmentet, dvs. $d = d_1$. For beregningsenhederne for eksponeringsniveauer er det den korteste afstand d_p fra O til S_p på den udvidede flyvevej, dvs. at niveauet, som interpoleres fra NPD-tabellen, er $L_{E\infty}(P_1, d_p)$.

De geometriske parametre for lateral dæmpning er også forskellige for beregning af maksimale niveauer og eksponeringsniveauer. Ved måling af de *maksimale niveauer* beregnes $\Lambda(\beta, \ell)$ ved ligning 2.7.40 med $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ og $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$, hvor β_1 og d_1 bestemmes af trekanten OC_1S_1 i det vertikale plan gennem O og S_1 .

Ved beregning af den laterale dæmpning udelukkende for luftbårne segmenter og beregningsenheder for *eksponeringsniveauet* er ℓ stadig den korteste sideforskydning fra udvidelsen af segmentet (OC). Men for at bestemme en passende værdi for β er det atter nødvendigt at visualisere en (uendelig) *ækvivalent horisontalflyvevej*, som segmentet kan

betragtes som værende en del af. Den tegnes gennem S_1' , højde h over overfladen, hvor h er lig med længden af RS_1 , den vinkelrette linje fra sporet på jorden til segmentet. Dette svarer til at rotere den reelle udvidede flyvevej gennem vinkel γ omkring punkt R (se **figur 2.7.q**). For så vidt som R er på den vinkelrette linje til S_1 , det punkt i segmentet, der er tættest på O , udformes den ækvivalente horisontale flyvevej på samme måde, som når O er ved siden af segmentet.

Den mindste passageafstand mellem den ækvivalente horisontale flyvevej og iagttageren O er ved S' , skrå afstand d , således at trekanten OCS' med denne form i det vertikale plan dermed bestemmer elevationsvinklen $\beta = \cos^{-1}(\ell/d)$. Selv om denne transformation kan virke en anelse omstændelig, bør det bemærkes, at den grundlæggende kildegeometri (bestemt af d_1, d_2 og φ) ikke ændres. Lyden, der udbredes fra segmentet *mod* iagttageren er blot, hvad den ville være, hvis hele flyvningen langs det uendeligt udstrakte skrånende segment (som segmentet i forbindelse med modellering er en del af) fandt sted ved konstant hastighed V og effekt P_1 . Den laterale dæmpning af lyden fra segmentet, som iagttageren *modtager*, er på den anden side ikke forbundet med β_p , som er den udvidede flyvevejs elevationsvinkel, men derimod til β , som er elevationsvinklen for den ækvivalente horisontale flyvevej.

Eksempler, hvor iagttageren er placeret foran segmentet, beskrives ikke særskilt. Det er indlysende, at det i princippet er det samme, som når iagttageren er placeret bag segmentet.

Imidlertid bliver værdien af β det samme som ved beregningsenheder for maksimale niveauer, dvs. $\beta = \beta_l = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ og $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$ i forbindelse med måling af eksponeringsniveauer, hvor iagttageren er placeret bag terrænsegmenterne under startrullestrækningen og foran terrænsegmenterne under landingsrullestrækningen.

Korrektion for et afgrænset segment Δ_F (kun for eksponeringsniveauer L_E)

Det tilpassede referenceniveau for støjeksponering gør sig gældende for et fly under konstant, ligeud stabil horisontalflyvning (dog med en krængningsvinkel ε , som ikke er i overensstemmelse med ligeudflyvning). Ved at anvende den (negative) *korrektion for et afgrænset segment* $\Delta_F = 10 \cdot \lg(F)$, hvor F er *energiandelen*, tilpasses niveauet yderligere til det, det ville være, hvis flyet kun tilbagelagde det afgrænsede segment (eller hvis det var fuldstændigt stille under resten af den uendelige flyvevej).

Energiandelen tager højde for flystøjens udtalte længderetningsvirkning og den vinkel, der ligger lige over for segmentet ved iagttagerens placering. Selv om de processer, der forårsager retningsvirkningen, er meget komplicerede, viser undersøgelser, at de deraf følgende konturer påvirkes i ringe grad af de nærmere retningsbestemte egenskaber, der antages. Udtrykket for Δ_F nedenfor er baseret på en 90-graders dipolmodel for lydudbredelse i fjerde potens. Den antages at være upåvirket af lateral retningsvirkning og dæmpning. Beregningen af denne korrektion beskrives i detaljer i **bilag E**.

Energiandelen F er en funktion af "udsynstrekanten" OS_1S_2 , som er defineret i **figur 2.7.j til 2.7.l**, således at:

$$\Delta_F = 10 \cdot \lg \left[\frac{1}{\pi} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \right] \quad (2.7.45)$$

med

$$\alpha_1 = -\frac{q}{d_\lambda}; \quad \alpha_2 = -\frac{q-\lambda}{d_\lambda}; \quad d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{E^\infty}(P, d_p) - L_{max}(P, d_p)]/10}; \quad d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_0.$$

hvor d_λ er kendt som "skalaafstanden" (se **bilag E**). Bemærk, at $L_{max}(P, d_p)$ er det maksimale niveau, fra NPD-data, for den vinkelrette afstand d_p , IKKE for segmentets L_{max} .

Det anbefales at fastsætte en nedre grænse på -150 dB for Δ_F .

I det særlige tilfælde, hvor iagttageren befinder sig bag hvert enkelt startrullestrækningssegment og hvert enkelt landingsrullestrækningssegment, anvendes en reduceret form af støjandelen, som er udtrykt i ligning 2.7.45, som svarer til det særlige tilfælde, hvor $q = 0$. Dette beregnes ved hjælp af

$$\Delta_F' = 10 \log_{10}[(1/\pi) [\alpha_2/(1+\alpha_2^2) + \tan^{-1}\alpha_2] 10^{\Delta_{SOR}/10}] \quad (2.7.46)$$

hvor $\alpha_2 = \lambda / d_\lambda$, og Δ_{SOR} er retningsvirkningsfunktionen for startpunktet, beregnet ved ligning 2.7.51 og 2.7.52.

Argumentet for at anvende denne særlige form for støjandel forklares nærmere i afsnittet nedenfor som en del af metoden for anvendelse af startpunktets retningsvirkning.

Særlig behandling af rullestrækningssegmenter ved jorden, retningsvirkningsfunktionen for startpunktet Δ_{SOR}

Rullestrækningssegmenter ved jorden, både ved start og landing, behandles på en særlig måde, som er beskrevet nedenfor.

Retningsvirkningsfunktionen for startpunktet Δ_{SOR}

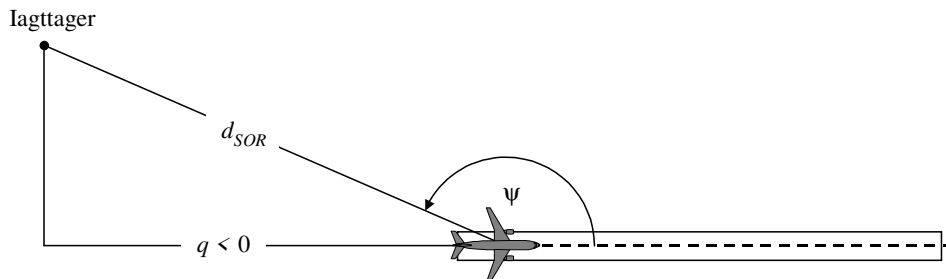
Støjen fra et jettfly, navnlig fly udstyret med motorer med lave bypassforhold, har et sløjfeformet udstrålingsmønster i den bagerste bue, hvilket er karakteristisk for støj fra jetmotorer. Dette mønster er mere udtalt, jo højere jetmotorens hastighed og jo lavere flyets hastighed er. Dette er af særlig betydning, hvis iagttageren er placeret bag startpunktet, når begge betingelser er opfyldt. Der tages højde for denne effekt ved hjælp af en retningsvirkningsfunktion Δ_{SOR} .

Funktionen Δ_{SOR} er blevet bestemt ud fra adskillige støjmålingsøvelser ved hjælp af mikrofoner placeret hensigtsmæssigt bag og ved siden af det lettende jettflys startpunkt.

Figur 2.7.r viser den relevante geometri. Azimutvinklen ψ mellem flyets længdeakse og vektoren til iagttageren defineres ved

$$\psi = \arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right). \quad (2.7.47)$$

Den relative afstand q er negativ (se **figur 2.7.j**), således at ψ svinger mellem 0° i retning af flyets fremadrettede kurs til 180° i den modsatte retning.



Figur 2.7.r: Geometri mellem fly og iagttagere på jorden til estimering af korrektionen for retningsvirkning

Funktionen Δ_{SOR} repræsenterer variationer i forholdet mellem den totale støj, der udspringer fra startrullestrækningen målt bag startpunktet, i forhold til den totale støj fra startrullestrækningen målt ved siden af startpunktet (SOR), ved samme afstand:

$$L_{TGR}(d_{SOR}, \psi) = L_{TGR}(d_{SOR}, 90^\circ) + \Delta_{SOR}(d_{SOR}, \psi) \quad (2.7.48)$$

hvor $L_{TGR}(d_{SOR}, 90^\circ)$ er det totale støjniveau for startrullestrækningen, der genereres af alle segmenterne i startrullestrækningen ved punktafstanden d_{SOR} ved siden af startpunktet (SOR). Ved afstande d_{SOR} , som er mindre end en normaliseret afstand $d_{SOR,0}$, beregnes startpunktets retningsvirkningsfunktion ved

$$\Delta_{SOR}^0 = 51,47 - 1,553 \cdot \psi + 0,015147 \cdot \psi^2 - 0,000047173 \cdot \psi^3 \quad \text{hvis } 90^\circ \leq \psi < 148,4^\circ \quad (2.7.49)$$

$$\Delta_{SOR}^0 = 339,18 - 2,5802 \cdot \psi - 0,0045545 \cdot \psi^2 + 0,000044193 \cdot \psi^3 \quad \text{hvis } 148,4^\circ \leq \psi \leq 180^\circ \quad (2.7.50)$$

Hvis afstanden d_{SOR} overstiger den normaliserede afstand $d_{SOR,0}$, multipliceres korrektionen for retningsvirkning med en korrektionsfaktor for at tage højde for, at retningsvirkningen er mindre udtalt ved større afstande fra flyet, dvs.

$$\Delta_{SOR} = \Delta_{SOR}^0 \quad \text{hvis } d_{SOR} \leq d_{SOR,0} \quad (2.7.51)$$

$$\Delta_{SOR} = \Delta_{SOR}^0 \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}} \quad \text{hvis } d_{SOR} > d_{SOR,0} \quad (2.7.52)$$

Den normaliserede afstand $d_{SOR,0}$ er lig med 762 m (2 500 fod).

Behandling af modtagere placeret bag de enkelte start- og landingsrullestrækningssegmenter

Funktionen Δ_{SOR} , som er beskrevet ovenfor, opfanger primært den udtalte retningsvirkningseffekt fra den første del af startrullestrækningen ved placeringer bag startpunktet (SOR) (fordi den er tættest på modtagerne og har det højeste forhold mellem jetmotorens hastighed og flyets hastighed). Dog "generaliseres" brugen af det dermed etablerede Δ_{SOR} til placeringer bag hvert enkelt rullestrækningssegment – både ved start og landing – og dermed ikke kun bag startpunktet (SOR) (i forbindelse med start).

Parametrene d_S og ψ beregnes i forhold til starten af hvert enkelt rullestrækningssegment.

Begivenhedsniveauet L_{seg} for en placering bag et bestemt start- eller landingsrullestrækningssegment beregnes for at overholde Δ_{SOR} -funktionens formalisme: det beregnes i princippet for referencepunktet, som er placeret ved siden af segmentets startpunkt, ved samme afstand d_S som det reelle punkt og tilpasses yderligere med Δ_{SOR} for at opnå niveauet ved det reelle punkt.

Dette betyder, at de forskellige korrektionsfaktorer i nedenstående ligninger skal anvende de geometriske parametre, der svarer til dette referencepunkt, der er placeret ved siden af startpunktet.

$$L_{max,seg} = L_{max}(P, d = d_S) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, l = d_S) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.53)$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P, d = d_S) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, l = d_S) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.54)$$

hvor Δ'_F er den reducerede form af støjandelen udtrykt i ligning (2.7.46), når $q = 0$ (fordi referencepunktet befinder sig på startpunktets side) med øje for, at d_λ skal beregnes ved hjælp af d_S (og ikke d_p):

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{E\infty}(P, d_S) - L_{max}(P, d_S)]/10} \quad (2.7.55)$$

2.7.20. Begivenhedsstøjniveau L for flyoperationer inden for almindelig luftfart

Metoden, som er beskrevet i afsnit 2.7.19, kan anvendes på propeldrevne fly inden for almindelig luftfart, når de behandles som propeldrevne fly, for så vidt angår virkninger af motorens installationseffekter.

ANP-databasen omfatter oplysninger om adskillige fly inden for almindelig luftfart. Der er ofte tale om de mest hyppige fly inden for almindelig luftfart, men der kan være omstændigheder, hvor det er hensigtsmæssigt at anvende yderligere data.

Hvis det pågældende fly inden for almindelig luftfart ikke er kendt eller ikke optræder i ANP-databasen, anbefales det at anvende mere generiske flydata, henholdsvis GASEPF og GASEPV. Disse datasæt repræsenterer et lille fly inden for almindelig luftfart med én motor med propeller med henholdsvis fast og variabel pitch. Dataene præsenteres i tabelform i bilag I (tabel I-11 til I-17).

2.7.21. Metode til beregning af helikopterstøj

Med henblik på beregning af helikopterstøj kan metoden, som anvendes til fastvingefly (beskrevet i afsnit 2.7.14), anvendes, forudsat at helikoptere behandles som propeldrevne fly, og at motorens installationseffekter, som forbindes med jetfly, ikke gør sig gældende. I bilag I (tabel I-18 til I-27) findes tabeller med oplysninger for to forskellige datasæt.

2.7.22. Støj i forbindelse med motorafprøvningsoperationer, taxiing og hjælpemotoranordninger

Hvis det vurderes, at støj i forbindelse med motorafprøvning og hjælpemotoranordninger skal modelleres, sker dette i henhold til kapitlet om støj fra virksomheder. Selv om det normalt ikke er tilfældet, kan støj fra afprøvning af flyets motorer (motorafprøvning) ved lufthavne bidrage til støjpåvirkningen. Afprøvningen foretages som regel af ingeniørtekniske årsager for at tjekke motorydelsen, og flyet er placeret sikkert på afstand af bygninger, andre fly samt færdsel af køretøjer og/eller personer for at undgå skader på grund af luftstrømmen fra jetmotorerne.

Af yderligere sikkerheds- og støjkontrollensyn kan lufthavne, navnlig dem, der råder over vedligeholdelses anlæg, som kan medføre hyppige motorafprøvninger, installere såkaldte *noise pens* ("støjbokse"), som er tresidede afskærmede indelukker, der er udformet med henblik på at aflede og sprede luftstrømme og støj fra jetmotorer. En undersøgelse af sådanne anlægs støjpåvirkning, som kan dæmpes yderligere og reduceres ved hjælp af yderligere jorddæmninger eller omfattende afskærmning med støjskærme, foretages bedst ved at behandle støjboksen som en kilde til virksomhedsstøj og anvende en passende model til lyd- og støjudbredelse.

2.7.23. Beregning af kumulative niveauer

I afsnit 2.7.14 til 2.7.19 beskrives beregningen af støjbegivenhedsniveauet for en enkelt flyoperation ved en enkelt iagttagelseplacering. Den totale støjeksponering ved den position beregnes ved at akkumulere begivenhedsniveauerne for alle de støjsignifikante flyoperationer, dvs. alle indgående og udgående operationer, der påvirker det kumulative niveau.

2.7.24. Vægtede ækvivalente lydniveauer

Tidsvægtede ækvivalente lydniveauer, som tegner sig for al den signifikante, modtagne lydenergi fra flyet, skal udtrykkes på generisk vis ved hjælp af formlen

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_{i=1}^N g_i \cdot 10^{L_{E,i}/10} \right] + C \quad (2.7.56)$$

Summationen foretages for alle støjbegivenheder N i løbet af tidsintervallet T_0 , som støjindekset gør sig gældende for. $L_{E,i}$ er den enkelte begivenheds støjeksponeringsniveau for den i 'ende støjbegivenhed. g_i er vægtningsfaktoren for tidspunktet på døgnet (defineres som regel for døgnerperioderne dag, aften og nat). g_i er reelt set en multiplikator for antallet af flyvninger, der foretages i løbet af de enkelte perioder. Konstanten C kan have forskellige betydninger (normaliseret konstant, sæsonkorrigering osv.)

Ved hjælp af forholdet

$$g_i = 10^{\Delta_i/10}$$

hvor Δ_i er decibelvægtningen for den i 'ende periode, kan ligning 2.7.56 omskrives som

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \sum_{i=1}^N 10^{(L_{E,i} + \Delta_i)/10} \right] + C \quad (2.7.57)$$

dvs. vægtningen for tidspunktet på døgnet udtrykkes ved en additiv niveaudligning.

2.7.25. Det vægtede antal operationer

Det kumulative støjniveau estimeres ved at summere bidragene fra alle forskellige flytyper eller -kategorier ved hjælp af de forskellige flyveruter, der udgør lufthavnsscenariet.

Følgende indikatorer med sænket skrift anvendes til at beskrive denne summationsproces:

- i indikator for flytype eller -kategori
- j indikator for flyvesporet eller underspor (hvis der er defineret underspor)
- k indikator for flyvesporets segment

Mange støjindikatorer – navnlig ækvivalente lyd niveauer – omfatter vægtningsfaktorer for tidspunkt på døgnet g_i i deres definitioner (ligning 2.7.56 og 2.7.57).

Summationsprocessen kan forenkles ved at indføre et "vægtet antal operationer"

$$M_{ij} = (g_{dag} \cdot N_{ij,dag} + g_{aften} \cdot N_{ij,aften} + g_{nat} \cdot N_{ij,nat}) \quad (2.7.58)$$

Værdierne N_{ij} repræsenterer antallet af operationer for flyets type/kategori i på spor (eller underspor) j i løbet af døgnerperioderne dag, aften og nat, henholdsvis³⁰.

Fra ligning (2.7.57) er det (generiske) kumulative ækvivalente lyd niveau L_{eq} ved iagttagerpunktet (x,y)

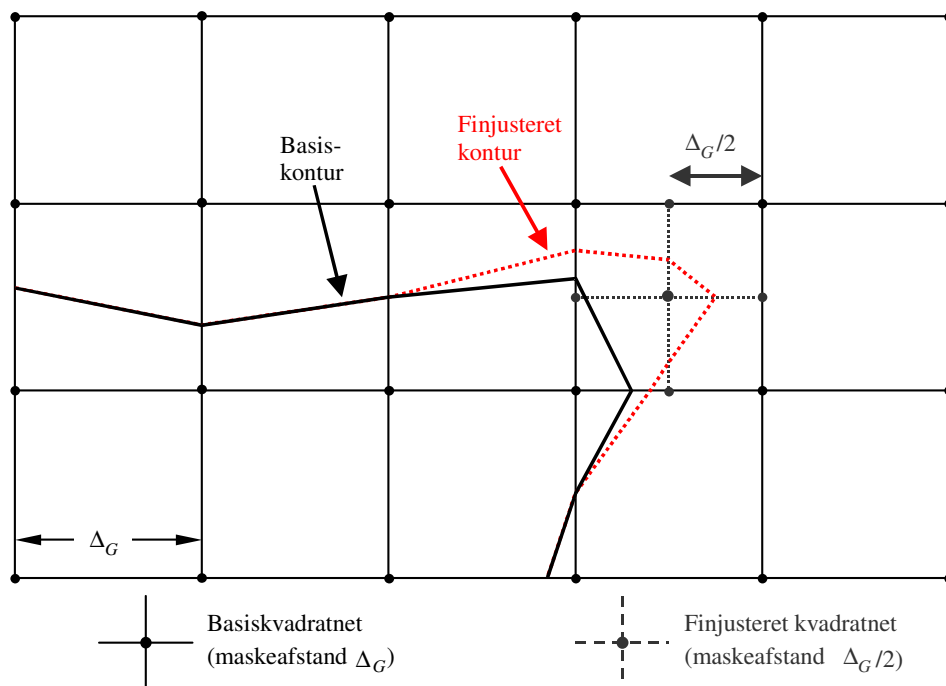
$$L_{eq,W}(x,y) = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_i \sum_j \sum_k M_{ij} \cdot 10^{L_{E,ijk}(x,y)/10} \right] + C \quad (2.7.59)$$

T_0 er referenceperioden. Den afhænger af den specifikke definition af det anvendte vægtede indeks (f.eks. L_{DEN}) og vægtningsfaktorerne g_i . $L_{E,ijk}$ er bidraget fra den enkelte begivenheds støjniveau fra segment k på spor eller underspor j for en operation af et fly fra kategori i . Estimeringen af $L_{E,ijk}$ beskrives i detaljer i afsnit 2.7.14 til 2.7.19.

³⁰ Tidsperioderne kan være forskellige fra disse tre, afhængigt af hvilken definition af støjindeks der anvendes.

2.7.26. Standardberegninger i kvadratnet og finjustering

Når støjkonturer beregnes ved interpolation mellem indekssværdier ved rektangulært adskilte kvadratnetpunkter, afhænger nøjagtigheden af valget af kvadratnetafstand (eller maskestørrelse) Δ_G , navnlig i celler, hvor store gradienter i den rumlige fordeling af indekset medfører en skarp krumning af konturerne (se **figur 2.7.s**). Interpolationsfejl mindskes ved at reducere kvadratnetafstanden, men da dette øger antallet af punkter i kvadratnettet, øges beregningstiden ligeså. Der kræves en balance mellem nøjagtighed og beregningens varighed for at finde en optimal regelmæssig maskestørrelse.



Figur 2.7.s: Standardberegninger i kvadratnet og finjustering

En mærkbar forbedring i beregningseffektiviteten, som producerer mere nøjagtige resultater, er anvendelsen af et uregelmæssigt kvadratnet for at finjustere interpolationen i kritiske celler. Denne teknik, som er vist i **figur 2.7.s**, går ud på at stramme masken lokalt og efterlade størstedelen af kvadratnettet uændret. Det er meget ligetil og kan gennemføres ved hjælp af følgende trin:

1. Bestem en differensstørrelse for finjustering ΔL_R for støjindekset.
2. Beregn basiskvadratnettet ved en afstand Δ_G .
3. Undersøg forskellene ΔL på indekssværdierne mellem tilstødende punkter i kvadratnettet.

4. Hvis der er forskelle, hvor $\Delta L > \Delta L_R$, defineres et nyt kvadratnet med afstanden $\Delta_C/2$, og niveauerne for de nye punkter estimeres på følgende måde:

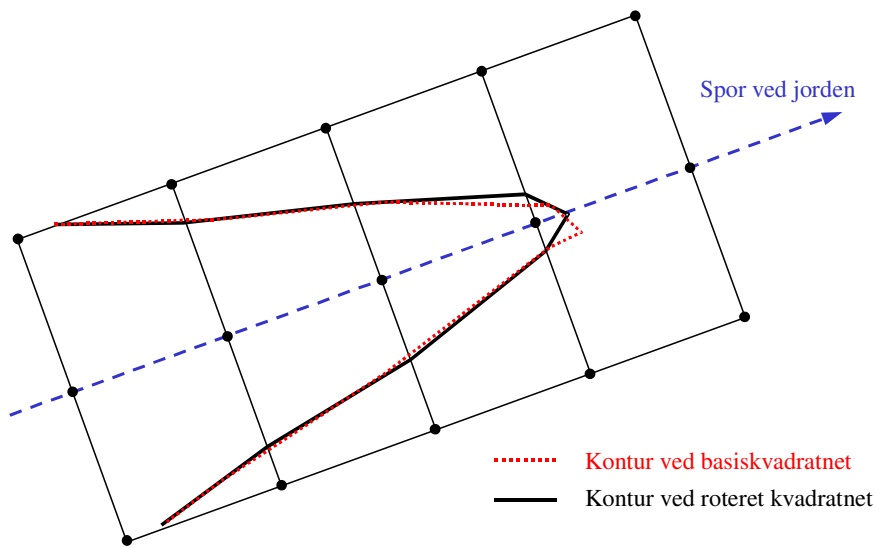
$$\text{Hvis } \begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases} \text{ beregnes den nye værdi } \begin{cases} \text{ved lineær interpolation fra de tilstødende værdier.} \\ \text{helt fra bunden fra de grundlæggende inputdata.} \end{cases}$$

5. Gentag trin 1-4, indtil alle forskelle er mindre end differensstærsklen.
6. Estimer konturerne ved lineær interpolation.

Hvis rækken af indeksværdier skal aggregeres med andre værdier (f.eks. i forbindelse med beregning af vægtede indeks ved summation af separate dags- aften- og natkonturer) er det vigtigt at være opmærksom på at sikre, at de forskellige kvadratnet er identiske.

2.7.27. Anvendelse af roterede kvadratnet

I praksis er den reelle støjkonturs form ofte symmetrisk omkring et spor på jorden. Hvis retningen af dette spor ikke er afstemt med kvadratnettet, der bruges til beregning, kan det resultere i en asymmetrisk konturform.



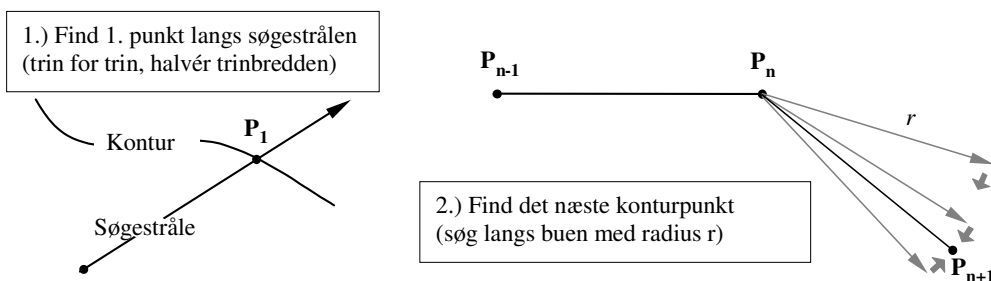
Figur 2.7.t: Anvendelse af et roteret kvadratnet

Den mest simple måde at forhindre denne effekt på er ved at stramme kvadratnettet. Dette øger imidlertid beregningstiden. En mere elegant løsning er at rotere kvadratnettet, således at dets retning er parallel med de primære spor på jorden (som regel parallelle med den primære

start- og landingsbane). **Figur 2.7.t** viser indvirkningen af en sådan kvadratnetsrotation på konturformen.

2.7.28. Sporing af konturer

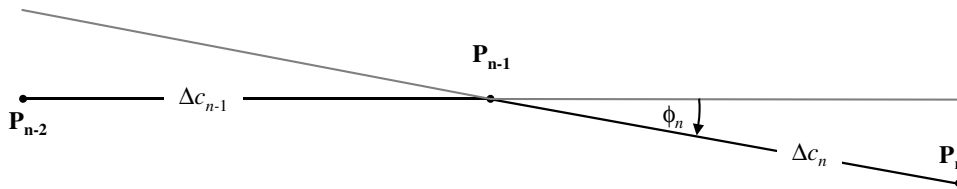
En meget tidsbesparende algoritme, der gør det overflødigt at beregne et komplet sæt af kvadratnet med indekssværdier, men som dog gør beregningerne en anelse mere komplicerede, er at spore konturens spor, punkt for punkt. Denne mulighed kræver, at man gennemfører og gentager to grundlæggende trin (se **figur 2.7.u**):



Figur 2.7.u: Sporing algoritme

Trin 1 er at finde et første punkt P_1 på konturen. Dette gøres ved at beregne støjindeksniveauerne L i ækvidistante trin langs en "søgestråle", som forventes at krydse den nødvendige kontur for niveau L_C . Når konturen krydses, skifter differencen $\delta = L_C - L$ tegn. Hvis dette sker, halveres trinbredden langs strålen, og søgeretningen skifter. Dette gøres indtil δ er mindre end en prædefineret nøjagtighedsgrænse.

Trin 2, som gentages indtil konturen er tilstrækkeligt defineret, er at finde det næste punkt på konturen L_C , som befinder sig på en bestemt afstand i lige linje r fra det nuværende punkt. I løbet af fortløbende vinkeltrin beregnes indekssniveauer og differencer δ ved slutningen på vektorer, der beskriver en bue med radius r . Ved at man samtidig halverer og reverserer stigningerne, denne gang i vektorens retning, bestemmes det næste konturpunkt med en prædefineret nøjagtighed.



Figur 2.7.v: Geometriske parametre, der bestemmer betingelserne for sporingsalgoritmen

Der er visse begrænsninger, der skal sikre, at konturen estimeres med en tilstrækkelig grad af nøjagtighed (se **figur 2.7.v**):

1. Længden af korden Δc (afstanden mellem to konturpunkter) skal ligge inden for et interval $[\Delta c_{min}, \Delta c_{max}]$, f.eks. [10 m, 200 m].
2. Længdeforholdet mellem to tilstødende korder med længderne Δc_n og Δc_{n+1} skal være begrænset, f.eks. $0,5 < \Delta c_n / \Delta c_{n+1} < 2$.
3. For så vidt angår et godt match mellem kordelængde og konturens krumning, skal følgende betingelser være opfyldt:

$$\phi_n \cdot \max(\Delta c_{n-1}, \Delta c_n) \leq \epsilon \quad (\epsilon \approx 15 \text{ m})$$

hvor ϕ_n er differensen i korderetningen.

Erfaringer med denne algoritme har vist, at der i gennemsnit skal beregnes mellem 2 og 3

indeksværdier for at bestemme et konturpunkt med en nøjagtighed på mere end 0,01 dB.

Særligt i forbindelse med beregning af store konturer øger denne algoritme beregningstiden betydeligt. Det bør dog bemærkes, at brug af denne algoritme kræver erfaring, især når en kontur splittes op i separate øer.

2.8. Bestemmelse af støjniveauer for og antal af beboere i bygninger

Med henblik på vurdering af befolkningens eksponering for støj, vil kun beboelsesbygninger blive taget i betragtning. Der tilskrives ingen mennesker til andre bygninger, som ikke anvendes til beboelse, såsom skoler, hospitaler, kontorbygninger eller fabrikker. Beregning af populationen i beboelsesbygninger skal baseres på de seneste tilgængelige data (afhængigt af medlemsstaternes relevante lovgivninger).

Da beregningerne for fly foretages i et kvadratnet med opløsningen 100 m x 100 m, skal niveauerne særligt for flystøj interpoleres på grundlag af de nærmeste støjniveauer i kvadratnettet.

Beregning af antallet af beboere i en bygning

Antallet af beboere i en beboelsesbygning er en vigtig mellemparameter til estimering af eksponeringen for støj. Desværre kan der ikke altid tilvejebringes data for denne parameter. Nedenfor forklares det, hvordan denne parameter kan bestemmes umiddelbart ud fra tilgængelige data.

Symbolerne, der anvendes i det følgende, er:

BA = bygningens basisareal

DFS = beboelsens gulvareal

$DUFS$ = boligens (enhedens) gulvareal

H = bygningens højde

FSI = beboelsens gulvareal pr. beboer

Inh = antal beboere

NF = antal etager

V = beboelsesbygningens volumen

Til beregning af antallet af beboere skal proceduren i enten case 1 eller case 2 anvendes, afhængigt af de tilgængelige data.

CASE 1: data vedrørende antallet af beboere er til rådighed

1A: Antallet af beboere er kendt eller er blevet estimeret på baggrund af antallet af boliger. I dette tilfælde er antallet af beboere i en bygning lig med summen af antallet af beboere i alle bygningens boliger:

$$Inh_{bygning} = \sum_{i=1}^n Inh_{bolig\ enhed_i} \quad (2.8.1)$$

1B: Antallet af beboere er kun kendt for enheder, der er større end en bygning, f.eks. en side af en karré, karréer, distrikter eller endda hele kommuner. I dette tilfælde estimeres antallet af beboere i en bygning på baggrund af bygningens volumen:

$$Inh_{bygning} = \frac{V_{bygning}}{V_{total}} \times Inh_{total} \quad (2.8.2)$$

Indikatoren "total" refererer her til den pågældende enhed. Bygningens volumen er produktet af dens basisareal og dens højde:

$$V_{bygning} = BA_{bygning} \times H_{bygning} \quad (2.8.3)$$

Hvis bygningens højde er ukendt, skal den estimeres på baggrund af antallet af etager $NF_{bygning}$, under antagelse af en gennemsnitlig højde pr. etage på 3m:

$$H_{bygning} = NF_{bygning} \times 3 \text{ m} \quad (2.8.4)$$

Hvis antallet af etager ligeledes er ukendt, anvendes en standardværdi for antallet af etager, som er repræsentativ for distriktet eller kommunen.

Den totale volumen af beboelsesbygninger i den pågældende enhed V_{total} beregnes som summen af volumen af alle beboelsesbygninger i enheden.

$$V_{total} = \sum_{i=1}^n V_{bygning_i} \quad (2.8.5)$$

CASE 2: Ingen data vedrørende antallet af beboere er til rådighed

I dette tilfælde estimeres antallet af beboere på baggrund af det gennemsnitlige gulvareal i beboelsen pr. beboer, FSI . Hvis denne parameter er ukendt, anvendes en national standardværdi.

2A: Beboelsens gulvareal bestemmes ud fra antallet af boliger (enheder). I dette tilfælde estimeres antallet af beboere i hver bolig som følger:

$$Inh_{bolig_{enhed_i}} = \frac{DUFS_i}{FSI} \quad (2.8.6)$$

Antallet af beboere i bygningen kan nu estimeres som i CASE 1A ovenfor.

2B: Beboelsens gulvareal er kendt for hele bygningen, dvs. at summen af beboelsens gulvareal for alle boliger i bygningen er kendt. I dette tilfælde estimeres antallet af beboere som følger:

$$Inh_{bygning} = \frac{DFS_{bygning}}{FSI} \quad (2.8.7)$$

2C: Beboelsens gulvareal er kun kendt for enheder, der er større end en bygning, f.eks. en side af en karré, karréer, distrikter eller endda hele kommuner.

I dette tilfælde estimeres antallet af beboere i en bygning på baggrund af bygningens volumen som beskrevet i CASE 1B ovenfor, og det totale antal beboere estimeres som følger:

$$Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI} \quad (2.8.8)$$

2D: Beboelsens gulvareal er ukendt. I dette tilfælde estimeres antallet af beboere i en bygning beskrevet i CASE 2B ovenfor, og beboelsens gulvareal estimeres som følger:

$$DFS_{bygning} = BA_{bygning} \times 0,8 \times NF_{bygning} \quad (2.8.9)$$

Faktoren 0,8 er omregningsfaktoren for *bruttogulvareal* \rightarrow *beboelsens gulvareal*. Hvis en anden faktor vides at være repræsentativ for området, skal den anvendes i stedet og nøje dokumenteres.

Hvis antallet af etager i bygningen er ukendt, skal det estimeres på baggrund af bygningens højde, $H_{bygning}$, hvilket som regel munder ud i et antal etager, som ikke er et heltal.

$$NF_{bygning} = \frac{H_{bygning}}{3\text{m}} \quad (2.8.10)$$

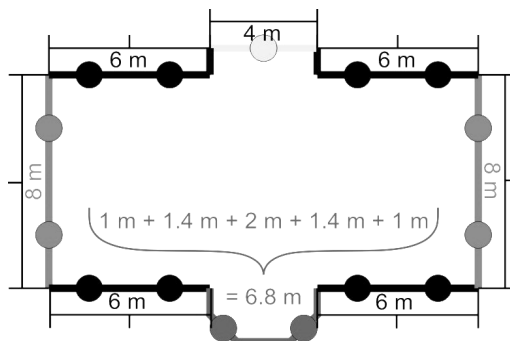
Hvis hverken bygningens højde eller antallet af etager er kendt, anvendes en standardværdi for antallet af etager, som er repræsentativ for distriktet eller kommunen.

Bestemmelse af modtagerpunkter på bygningernes facader

Vurderingen af befolkningens eksponering for støj er baseret på modtagerpunkter ved en højde på 4 m over terrænoverfladen foran bygningsfacader på beboelsesbygninger.

Til beregning af antallet af beboere skal proceduren i enten case 1 eller case 2 anvendes i forbindelse med landbaserede støjkluder. Vedrørende flystøj i henhold til 2.6 forbindes hele populationen i en bygning med det nærmeste støjregningspunkt i kvadratnettet.

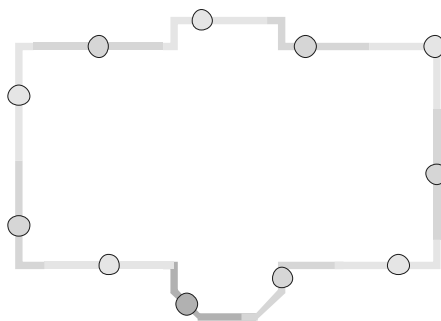
CASE 1



Figur a: eksempel på placering af modtagere rundt om en bygning i henhold til CASE 1-proceduren.

- Segmenter af en længde på mere end 5 m deles op i regelmæssige intervaller af den størst muligt længde, dog på mindre end eller lig med 5 m. Modtagerpunkterne placeres i midten af de enkelte regelmæssige intervaller.
- De resterende segmenter på mere end 2,5 meters længde repræsenteres ved et modtagerpunkt i midten af hvert segment.
- De resterende tilstødende segmenter med en samlet længde på mere end 5 m behandles som polylinjeobjekter på samme måde som beskrevet i a) og b).
- Antallet af beboere, som allokeres til et modtagerpunkt, skal vægtes med længden af den repræsenterede facade, således at summen over alle modtagerpunkter repræsenterer det totale antal beboere.
- Kun for bygninger med etagestørrelser, der indikerer, at der kun er én enkelt beboelse pr. etage, anvendes det mest eksponerede støjniveau for facaden direkte i statistikkerne og sættes i forhold til antallet af beboere.

CASE 2



Figur b: eksempel på placering af modtagere rundt om en bygning i henhold til CASE 2-proceduren.

- Facaderne betragtes særskilt eller deles op hver femte meter fra startpositionen og fremefter med en modtagerposition placeret halvvejs rundt om facaden eller ved 5 meter-segmentet.
- For det resterende afsnit befinder modtagerpunktet sig midt i afsnittet.
- Antallet af beboere, som allokeres til et modtagerpunkt, skal vægtes med længden af den repræsenterede facade, således at summen over alle modtagerpunkter repræsenterer det totale antal beboere.

- d) Kun for bygninger med etagestørrelser, der indikerer, at der kun er én enkelt beboelse pr. etage, anvendes det mest eksponerede støjniveau for facaden direkte i statistikkerne og sættes i forhold til antallet af beboere.

3. INPUTDATA

Inputdataene, der skal anvendes, hvor det er relevant i forbindelse med ovennævnte metoder, kan findes i bilag F til bilag I.

Hvis inputdata fra bilag F til bilag I ikke kan anvendes eller medfører afvigelser fra de reelle værdier, som ikke opfylder betingelserne under 2.1.2 og 2.6.2, kan andre værdier anvendes, såfremt de værdier og metoder, der anvendes til at beregne dem, dokumenteres i tilstrækkelig grad og beviser, at de er velegnede til formålet. Disse oplysninger skal gøres offentligt tilgængelige.

4. MÅLEMETODER

Hvis der af en hvilken som helst årsag foretages målinger, skal disse gennemføres i henhold til principperne for konstante gennemsnitlige målinger i ISO 1996-1:2003 og ISO 1996-2:2007 eller, for flystøj, ISO 20906:2009.

BILAG A: DATAKRAV

I hovedtekstens afsnit 2.7.6 findes en generel beskrivelse af kravene til case-specifikke data, der beskriver en lufthavn og dens operationer, og som er nødvendig for beregninger af støjkonturer. Følgende datablade er udfyldt med data for en hypotetisk lufthavn. De nærmere dataformater afhænger generelt af kravene til og behovene for det pågældende støjmodelleringsystem samt det scenarie, der undersøges.

Bemærk: Det anbefales, at geografiske oplysninger (referencepunkter osv.) oplyses i kartesiske koordinater. Det nærmere valg af koordinatsystem afhænger som regel af de kort, der er til rådighed.

A1 Generelle lufthavnsdata

Flyvepladsens betegnelse	Hypotetisk lufthavn	
Koordinatsystem	UTM, Zone 15, Datum WGS-84	
Flyvepladsens referencepunkt, ARP	3 600 000 m Ø	6 300 000 m N
	Banens midtpunkt 09L-27R	
Højden for ARP	120 m /	

Gennemsnitlig lufttemperatur ved ARP*	12,0 °C	
Gennemsnitlig relativ luftfugtighed ved ARP*	60 %	
Gennemsnitlig vindstyrke og vindretning*	5 knob	270 grader
Bilag A: Kilde til topografiske data	Ukendt	

* Gentag for hvert relevante tidsinterval (tidspunkt på døgnet, årstid osv.)

A2 Beskrivelse af banen

Banens betegnelse	09L	
Starten af banen	3 599 000 m Ø	6 302 000 m N
Enden af banen	3 603 000 m Ø	6 302 000 m N
Startpunktet	3 599 000 m Ø	6 302 000 m N
Landingstærskel	3 599 700 m Ø	6 302 000 m N
Højde ved starten af banen	110 m	
Banens gennemsnitlige hældningsgrad	0,001	

Ved forskudte tærskler kan beskrivelsen af banen gentages. Ellers kan de forskudte tærskler beskrives i afsnittet om beskrivelsen af sporet på jorden.

A3 Beskrivelse af sporet på jorden

Ved mangel på radardata er følgende oplysninger nødvendige for at beskrive de enkelte spor på jorden.

Spor nr.	001
Sporets betegnelse	Dep 01 – 09L
Fra bane	09L
Sporets type	Start
Forskydning fra startpunktet	0 m
Antal underspor:	7

Beskrivelse af basissporet					
Segment nr.	Lige (m)	Kurve			Standardafvigelse for lateral spredning ved segmentets slutpunkt (m)
		L/R	Kursændring (°)	Radius (m)	
1	10 000				2 000
3		R	90,00	3 000	2 500
4	20 000				3 000

Spør nr.	002				
Sporets betegnelse	App 01 – 09L – Disp 300				
Fra bane	09L				
Sporets type	Landing				
Forskydning fra landingstærskelen	300 m				
Antal underspor:	1				
Beskrivelse af basissporet					
Segment nr.	Lige (m)	Kurve			Standardafvigelse for lateral spredning ved segmentets slutpunkt (m)
		L/R	Kursændring (°)	Radius (m)	
1	30 000				0
Oplysninger om landingssporet					
Indflyvningsvinkel for landingsspor	2.7°				
Flyvehøjde ved overgang til indflyvningsbanen	4 000 fod				

A4 Beskrivelse af lufttrafikken

Referenceperiode	366 d = 8 748 t (01-01-2014 til 31-12-2014)
Døgnperiode I	Fra 7 til 19 = 12 t
Døgnperiode II	Fra 19 til 23 = 4 t

Døgnperiode III	Fra 23 til 7	= 8 t
------------------------	--------------	-------

DATABLAD TIL BESKRIVELSE AF LUFTRAFIK - OPERATIONER PR. SPOR			
Spor på jorden nr.		001	
Sporets betegnelse		Dep 01 – 09L	
Flyets betegnelse	Operationer i løbet af periode		
	I	II	III
A/C 1, Dep.1	20 000	4 000	1 000
A/C 2, Dep.4	10 000	5 000	500
A/C 4, Dep.3	2 000	300	0
Spor på jorden nr.		002	
Sporets betegnelse		Dep 01 – 09L – Disp 300	
Flyets betegnelse	Operationer i løbet af periode		
	I	II	III
A/C 1, App.1	18 000	2 000	5 000
A/C 2, App.1	10 000	3 000	2 500
A/C 4, App.1	1 300	0	1 000

A5 Datablad for flyveproceduren

En Chapter 3 Boeing 727-200 anvendes som et eksempel på et fly, hvor oplysningerne er udledt af radardata ved hjælp af vejledningen i hovedtekstens afsnit 2.7.9.

Flyets betegnelse	B727C3
NPD-identifikator fra ANP-databasen	JT8E5
Antal motorer	3

Operation		Start		
Reel flymasse (t)		71,5		
Modvind (m/s)		5		
Temperatur (°C)		20		
Lufthavnens højde (m)		83		
Segment Nr.	Afstand fra RP ³¹ (m)	Højde (m)	Hastighed ved jorden (m/s)	Motoreffekt (³²)
1	0	0	0	14 568
2	2 500	0	83	13 335
3	3 000	117	88	13 120
4	4 000	279	90	13 134
5	4 500	356	90	13 147
6	5 000	431	90	13 076
7	6 000	543	90	13 021
8	7 000	632	93	12 454
9	8 000	715	95	10 837
10	10 000	866	97	10 405
11	12 000	990	102	10 460
12	14 000	1 122	111	10 485
13	16 000	1 272	119	10 637
14	18 000	1 425	125	10 877
15	20 000	1 581	130	10 870
16	25 000	1 946	134	10 842
17	30 000	2 242	142	10 763

Eksempel på en proceduremæssig profil baseret på A/C-data lagret i ANP-databasen.

³¹ Referencepunktet RP er startpunktet for starter og landingstærskelen for landinger.

³² Disse enheder svarer til enhederne i ANP-databasen.

Flyets betegnelse fra ANP-databasen	B727C3			
NPD-identifikator fra ANP-databasen	JT8E5			
Antal motorer	3			
Operation	Start			
Reel flymasse (t)	71,5			
Modvind (m/s)	5			
Temperatur (°C)	15			
Lufthavnens højde (m)	100			
Segment Nr.	Operation	Mål	Klapper	Motoreffekt
1	Start		5	Start
2	Indledende stigning	Højde 1 500 fod	5	Start
3	Optræk af klapper	210 knob IAS ROC 750 fod/min	0	Maksimal stigning
4	Acceleration	250 knob IAS ROC 1 500 fod/min	0	Maksimal stigning
5	Stigning	10 000 fod	0	Maksimal stigning

BILAG B: BEREGNING AF FLYVEPRÆSTATIONER

Begreber og symboler

De begreber og symboler, der bruges i dette bilag, stemmer overens med dem, der traditionelt set bruges af fagfolk, der arbejder med flypræstationer. Nedenfor gøres der rede for visse grundlæggende begreber med henblik på brugere, der ikke er bekendt med dem. For at mindske uoverensstemmelser med metodens hoveddel defineres symboler for det meste særskilt i dette bilag. Enheder, som indgår i metodens hoveddel, tildeles fælles symboler, og enkelte enheder, som anvendes på en anderledes måde i dette bilag, er markeret med en stjerne (*). Der er en vis sidestilling af US- og SI-enheder, hvilket igen er for at bevare konventioner, som brugere fra forskellige discipliner er bekendte med.

Begreber

Break point	Se Konstant ydelse
Kalibreret flyvehastighed	(Benævnes også ækvivalent eller angivet flyvehastighed). Flyets hastighed i forhold til luften som angivet af et kalibreret instrument på flyet. Den reelle flyvehastighed, som normalt er højere, kan beregnes ud fra den kalibrerede flyvehastighed ved hjælp af luftens densitet.
Korrigeret nettokraft	Nettokraften er den fremdriftskraft, som en motor udøver på skroget. Ved en given effektindstilling (<i>EPR</i> eller N_1) falder nettokraften med luftens densitet i takt med, at højden stiger. Den korrigerede nettokraft er værdien ved middelvandstanden.
Konstant ydelse	Ved bestemte maksimale komponenttemperaturer falder motorkraften i takt med, at den omgivende lufttemperatur stiger - og <i>omvendt</i> . Dette betyder, at der er en kritisk lufttemperatur, hvorover den <i>nominelle kraft</i> ikke kan opnås. For de fleste moderne motorer kaldes dette "den nominelle temperatur" (<i>flat rated temperature</i>), fordi kraften ved lavere lufttemperaturer automatisk er begrænset til den nominelle kraft for at øge levetiden. Kraften nedsættes under alle omstændigheder ved temperaturer, der ligger over den nominelle temperatur, som ofte kaldes <i>break point</i> eller <i>break temperature</i> .
Hastighed	Størrelse af flyets hastighedsvektor (i forhold til flyvepladsens koordinatsystem)
Nominel kraft	Levetiden for en flymotor afhænger i høj grad af dens komponenters driftstemperaturer. Jo større effekt eller kraft, der genereres, desto højere temperaturer og kortere levetid. For at finde en balance mellem præstation og krav til levetid, bestemmes der for motorer med konstant ydelse <i>kraftindikatorer</i> for start, opstigning, og marchflyvning, som bestemmer de normale maksimale effektindstillinger.
Parameter	for Piloten kan ikke vælge en bestemt motorkraft. I stedet vælger denne

kraftindstilling en passende indstilling af denne parameter, som vises i cockpittet. Det er som regel enten motortrykforsholdet (EPR) eller rotationshastigheden for en lavtryksrotor (eller -ventilator) (N_1).

Symboler

Enhederne er dimensionsløse, medmindre andet er angivet. Symboler og forkortelser, der ikke optræder i nedenstående liste, anvendes kun lokalt og er defineret i teksten. Indikatorerne 1 og 2 med sænket skrift angiver forhold ved henholdsvis starten og slutningen af et segment. Streger over teksten (*overbars*) angiver gennemsnitsværdier for segmentet, dvs. gennemsnittet af start- og slutværdier.

a	Gennemsnitlig acceleration, fod/s ²
a_{max}	Den højst mulige acceleration, fod/s ²
A, B, C, D	Flapcoefficients
$E, F, G_{A,B}, H$	Koefficients for motorkraft
F_n	Nettokraft pr. motor, pund-kraft
F_n/δ	Korrigeret nettokraft pr. motor, pund-kraft
G	Stigegradient
G'	Stigegradient ved udfald af en motor
G_R	Gennemsnitlig banehældning, positiv op ad bakke
g	Tyngdeacceleration, fod/s ²
ISA	International standardatmosfære
N^*	Antal motorer, der leverer kraft
R	Forholdet mellem opdrift og modstand, C_D/C_L
ROC	Stigningshastigheden i segmentet (fod/min)
s	Afstand tilbagelagt på jorden langs sporet på jorden, fod
s_{TO8}	Startdistance ved en modvind på 8 knob, fod
s_{TOG}	Startdistance korrigeret for w og G_R , fod
s_{TOw}	Startdistance ved modvinden w , fod
T	Lufttemperatur, °C
T_B	<i>Break point</i> -lufttemperatur, °C

V	Hastighed ved jorden, knob
V_C	Kalibreret flyvehastighed, knob
V_T	Reel flyvehastighed, knob
W	Flyets vægt, pund
W	Modvindens hastighed, knob
Δs	Længde af vindstille segment, der projiceres på sporet på jorden, fod
Δs_w	Længde af segment, der projiceres på spor på jorden, korrigeret for modvind, fod
δ	p/p_0 , forholdet mellem det omgivende lufttryk ved flyet og standardtrykket ved middelvandstanden: $p_0 = 101,325 \text{ kPa}$ (eller $1013,25 \text{ mb}$)
ε	Krængningsvinkel, radian
γ	Stignings-/nedstigningsvinkel, radian
θ	$(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ forholdet mellem lufttemperaturen ved en højde og standardtemperaturen ved middelvandstanden: $T_0 = 15,0 \text{ }^\circ\text{C}$
σ *	$\rho/\rho_0 =$ Forholdet mellem luftens densitet ved en højde og værdien ved middelvandstanden (desuden er $\sigma = \delta/\theta$)

B1 Indledning

Syntese af en flyvevej

Dette bilag anbefaler hovedsageligt procedurer til beregning af et flys flyveprofil ud fra bestemte aerodynamiske og motorrelaterede parametre, flyets vægt, atmosfæriske forhold, sporet på jorden og driftsproceduren (flyvekonfiguration, effektindstilling, hastighed i fremadgående retning, vertikal hastighed osv.). Driftsproceduren beskrives ved en række *procedurer*, der foreskriver, hvordan profilen skal flyves.

Flyveprofilen for start eller landing repræsenteres ved en række segmenter i lige linje, hvis ender benævnes *profilpunkter*. Flyveprofilen beregnes ved hjælp af ligninger for aerodynamik og kraft, der indeholder adskillige koefficienter og konstanter, som skal være til rådighed for den bestemte kombination af flyskrog og motor. Denne beregningsproces beskrives i teksten som *syntese* af en flyvevej.

Ud over parametrene for flyets præstation, som kan findes i ANP-databasen, kræver ligningerne beskrivelse af (1) flyets bruttovægt, (2) antallet af motorer, (3) luftens temperatur, (4) banens højde og (5) procedurene (i form af effektindstillinger, flapudslag, flyvehastighed og, under acceleration, gennemsnitlig opstignings-/nedstigningshastighed) for hvert segment under start og indflyvning. Hvert segment kategoriseres derefter som startrullestrækning, start eller landing, stigning ved konstant hastighed, effektredsættelse, accelererende stigning med eller uden optræk af flaps, nedstigning med eller uden deceleration og/eller anvendelse af flaps og endelig indflyvning. Flyveprofilen bygges op trin for trin, og startparametrene for hvert segment er lig med parametrene ved slutningen af det foregående segment.

De aerodynamiske præstationsparametre i ANP-databasen har til formål at tilvejebringe en rimelig præcis gengivelse af et flys reelle flyvevej under de pågældende referenceforhold (se **hovedtekstens afsnit 2.7.6**). Men de aerodynamiske parametre og motorkoefficienter har vist sig at være anvendelige ved lufttemperaturer på op til 43 °C, flyvepladshøjder på op til 4 000 fod og for de forskellige vægte, der er beskrevet i ANP-databasen. Ligningerne gør det derfor muligt at beregne flyveveje under andre forhold: dvs. flyvevægte, vindstyrker, lufttemperaturer og banehøjder (lufttryk), som afviger fra referenceforholdene, hvilket som regel er tilstrækkeligt nøjagtigt til beregning af konturerne for de gennemsnitlige lyd niveauer omkring en lufthavn.

I **afsnit B-4** gøres der rede for, hvordan der tages højde for effekten af drejende flyvning ved start. Dette gør det muligt at inkludere krængningsvinklen i indvirkningen af lateral retningsvirkning (installationseffekter). Desuden bliver stigegradienter under drejende flyvninger som regel mindre afhængige af drejets radius og flyets hastighed. (Virkningerne af drej under indflyvningen er mere komplicerede og omfattes ikke på nuværende tidspunkt. De vil dog sjældent have en væsentlig indvirkning på støjkonturerne.)

I **afsnit B-5 til B-9** beskrives den anbefalede metode til generering af startprofiler ud fra koefficienter og procedurer fra ANP-databasen.

I **afsnit B-10 til B-11** beskrives den anbefalede metode til generering af indflyvningsprofiler ud fra koefficienter og flyveprocedurer fra ANP-databasen.

Afsnit B-12 indeholder eksempler på beregningerne.

Der er opgivet forskellige sæt ligninger til beregning af nettokraften, som produceres af henholdsvis jet- og propeldrevne motorer. Medmindre andet er angivet, finder ligningerne for et flys aerodynamiske præstation anvendelse på såvel jefly som propeldrevne fly.

De anvendte matematiske symboler er defineret i starten af dette bilag og/eller der, hvor de anvendes for første gang. I alle ligninger skal koefficient- og konstanthederne naturligvis stemme overens med enhederne for de tilsvarende parametre og variabler. Med henblik på overensstemmelse med ANP-databasen følges de tekniske konventioner for flypræstationer i dette bilag: afstande og højder i fod, hastighed i knob, masse i pund, kraft i pund-kraft (korrigeret nettokraft ved høj temperatur) osv., selv om visse dimensioner (f.eks. atmosfæriske værdier) udtrykkes i SI-enheder. Modellører, der anvender andre enhedssystemer, bør være meget omhyggelige, når de anvender omregningsfaktorer for at tilpasse ligningerne til deres behov.

Analyse af en flyvevej

I nogle modelleringsprogrammer angives oplysninger om flyvevejen ikke som procedurer, men derimod som koordinater i placering og tid, som ofte bestemmes ved analyse af radardata. Se nærmere herom under **afsnit 2.7.7** i hovedteksten. I dette tilfælde anvendes dette bilags ligninger "omvendt". Parametrene for motorkraften bestemmes ud fra flyets bevægelse, ikke omvendt. Dette er som regel ganske ligetil, når et gennemsnit af flyvevejsdataene er fundet og reduceret til segmenterede former, og når hvert segment er kategoriseret ved op- eller nedstigning, acceleration eller deceleration og ændringer i kraft og flaps, sammenlignet med syntese, som ofte omfatter iterative processer.

B2 Motorkraft

Fremdriftskraften, som hver enkelt motor producerer, er en af fem størrelser, der skal bestemmes ved slutningen af hvert flyvevejssegment (de andre er højde, hastighed, effektindstilling og krængningsvinkel). Nettokraften repræsenterer de dele af motorens bruttokraft, der er til rådighed til fremdrift. I forbindelse med aerodynamiske og akustiske beregninger angives nettokraften i forhold til standardtrykket ved middelvandstanden. Det er kendt som den *korrigerede nettokraft*, F_n/δ .

Der er enten tale om den nettokraft, der er til rådighed ved en bestemt *nominel kraft*, eller nettokraften, der ydes, når *parameteren for kraftindstilling* er sat til en bestemt værdi. For en turbojet- eller en turbopropmotor, der opererer ved en bestemt kraftindstilling, beregnes den korrigerede nettokraft ved ligningen

$$F_n / \delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T \quad (\text{B-1})$$

hvor

F_n	er nettokraften pr. motor, pund-kraft
δ	er forholdet mellem det omgivende lufttryk ved flyet og standardtrykket ved middelvandstanden, dvs. 101,325 kPa (eller 1013,25 mb) (ref. 1)
F_n/δ	er den korrigerede nettokraft pr. motor, pund-kraft

V_C	er den kalibrerede flyvehastighed, knob
T	er den omgivende lufttemperatur, flyet opererer i, °C og
$E, F, G_A, G_B,$ H	er motorkraftens konstanter eller koefficienter for temperaturer under motorens temperatur for konstant ydelse ved den anvendte kraftindstilling (for det nuværende segment i start-/stignings- eller indflyvningsvejen), pund.s/fod, pund/fod, pund/fod ² , pund/°C. Kan findes i ANP-databasen.

Der findes desuden data i ANP-databasen til beregning af ikke-nominal kraft som en funktion af parameteren for kraftindstilling. Nogle producenter kalder den for motortrykforholdet EPR og andre for rotationshastigheden for en lavtryksrotor eller -ventilator, N_I . Når den parameter er EPR , erstattes ligning B-1 med

$$F_n / \delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_1 \cdot EPR + K_2 \cdot EPR^2 \quad (B-2)$$

hvor K_1 og K_2 er koefficienter fra ANP-databasen, der sætter den korrigerede nettokraft i forhold til motorens trykforhold i nærheden af motorens trykforhold af interesse for det bestemte flys Mach-tal.

Når flyvebesætningen anvender motorens rotationshastighed N_I som parameter til at indstille kraften, bliver den generaliserede kraftligning

$$F_n / \delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_3 \cdot \left(\frac{N_I}{\sqrt{\theta}} \right) + K_4 \cdot \left(\frac{N_I}{\sqrt{\theta}} \right)^2 \quad (B-3)$$

hvor

N_I	er rotationshastigheden for motorens lavtrykskompressor (eller -ventilator) og turbinetrim, %
θ	= $(T + 273)/288,15$ forholdet mellem den absolutte totaltemperatur ved motorindsugningen og standardlufttemperaturen ved middelvandstanden (ref. 1).
$\frac{N_I}{\sqrt{\theta}}$	er den korrigerede hastighed for lavtryksroteren i % og
K_3, K_4	er konstanter bestemt ud fra den installerede motor, som omfatter N_I -hastighederne af interesse.

Bemærk, at E, F, G_A, G_B og H i ligning B-2 og B-3 kan have værdier, der afviger fra værdierne i ligning B-1 i forbindelse med et bestemt fly.

Det er ikke alle leddene i ligningen, der altid vil være væsentlige. For eksempelvis motorer med konstant ydelse, der opererer ved temperaturer under *break point* (typisk 30°C), er temperaturleddet ikke altid nødvendigt. For motorer uden konstant ydelse skal der tages højde

for den omgivende temperatur, når den konstante ydelse bestemmes. Over temperaturen for motorens konstante ydelse skal et andet sæt koefficienter (E , F , G_A , G_B og H)_{høj} for motorkraften anvendes for at bestemme det kraftniveau, der er til rådighed. Det er derefter almindelig praksis at beregne F_n/δ ved hjælp af koefficienterne for lav og høj temperatur og anvende det højeste kraftniveau ved temperaturer *under* temperaturen for konstant ydelse og det laveste beregnede kraftniveau ved temperaturer *over* temperaturen for konstant ydelse.

Hvis der kun er koefficienter for kraft ved lave temperaturer til rådighed, kan følgende forhold anvendes:

$$(F_n / \delta)_{høj} = F \cdot V_C + (E + H \cdot T_B) \cdot (1 - 0,006 \cdot T) / (1 - 0,006 \cdot T_B) \quad (\text{B-4})$$

hvor

$(F_n/\delta)_{høj}$	er den korrigerede nettokraft (lbf) ved høj temperatur
T_B	<i>break point</i> -temperaturen (ved mangel på en definitiv værdi antages en standardværdi på 30 °C).

ANP-databasen indeholder værdier for konstanterne og koefficienterne i ligning B-1 til B-4. For propeldrevne fly skal den korrigerede nettokraft pr. motor findes i grafer eller beregnes ved hjælp af ligningen

$$F_n / \delta = (326 \cdot \eta \cdot P_p / V_T) / \delta \quad (\text{B-5})$$

hvor

η	er propelnyttevirkningen for en bestemt propelinstallation og en funktion af propellens rotationshastighed og flyets flyvehastighed
V_T	er den reelle flyvehastighed, knob
P_p	er nettofremdriftseffekten for de givne flyveforhold, f.eks. maksimal starteffekt eller maksimal effekt ved stigning, hk

Parametrene i ligning B-5 kan findes i ANP-databasen, for så vidt angår indstillinger vedrørende maksimal startkraft og maksimal kraft ved stigning.

Den reelle flyvehastighed V_T estimeres ud fra den kalibrerede flyvehastighed V_C ved hjælp af forholdet

$$V_T = V_C / \sqrt{\sigma} \quad (\text{B-6})$$

hvor σ er forholdet mellem luftens densitet ved flyet og værdien ved middelvandstanden.

Vejledning om operationer med nedsat startreaktionskraft

Oftentimes flyets startvægt under det maksimalt tilladte og/eller længden på startbanen overstiger den længde, der som minimum kræves under anvendelse af den maksimale startreaktionskraft. Under disse omstændigheder er det almindelig praksis at nedsætte motorens kraft til under de maksimale niveauer for at forlænge motorens levetid og i visse tilfælde med henblik på støj dæmpning. Motorens kraft kan kun nedsættes til niveauer, hvor der opretholdes en reguleret sikkerhedsmargen. Den beregningsprocedure, som luftfartselskaberne anvender til at fastsætte den nærmere kraftnedsættelse, er tilsvarende reguleret: den er kompliceret og tager højde for adskillige faktorer såsom startvægt, omgivende lufttemperatur, angivne banelængder, banens højde samt kriterier for banens hindringsfrihed. Derfor er den nærmere kraftnedsættelse forskellig fra flyvning til flyvning.

Da modellører kan have en omfattende indvirkning på støjkonturerne for starter, skal de tage behørig højde for operationer ved nedsat kraft og søge praktisk rådgivning fra operatører for at skabe de bedst mulige forudsætninger.

Hvis det ikke er muligt at indhente rådgivning, anbefales det stadig at træffe foranstaltninger på anden vis. Det er ikke praktisk at efterligne operatørernes beregninger i forbindelse med støjmodellering, som desuden ikke er hensigtsmæssige sammen med de konventionelle forenklinger og approksimationer, som foretages med henblik på beregning af de konstante gennemsnitlige støjniveauer. Følgende vejledning er et muligt alternativ. Det bør betones, at der gennemføres omfattende forskningsaktiviteter på dette område, og at denne vejledning derfor kan blive ændret.

Analyse af FDR-data har vist, at kraftnedsættelsesniveauet hænger tæt sammen med forholdet mellem den reelle startvægt og den tilladte startvægt (RTOW), og at der er en fastsat nedre grænse³³, dvs. at

$$F_n / \delta = (F_n / \delta)_{max} \cdot W / W_{RTOW} \quad (B-7)$$

hvor $(F_n / \delta)_{max}$ er den maksimale nominelle kraft, W er den reelle bruttostartvægt og W_{RTOW} er den tilladte startvægt.

RTOW er den maksimale startvægt, der sikkert kan benyttes samtidig med, at kravene til startbanens længde, udfald af motor og forhindringer er opfyldt. Den er en funktion af den startbanelængde, der er til rådighed, flyvepladsens højde, temperatur, modvind og flapvinkel. Disse oplysninger kan indhentes fra operatører og bør være mere umiddelbart tilgængelige end data for de reelle niveauer for nedsat kraft. Alternativt kan den beregnes ved hjælp af data fra flyets flyvehåndbog.

Nedsat stigningskraft

Når operatørerne anvender nedsat startreaktionskraft, nedsætter de ofte, men ikke altid, stigningskraften fra under de maksimale niveauer³⁴. Dette forhindrer, at der opstår situationer, hvor effekten ved slutningen af den første stigning ved startreaktionskraft skal øges frem for nedsættes. Det er imidlertid mere vanskeligt at finde en begrundelse for et fælles grundlag her. Nogle operatører anvender faste grænser under den maksimale stigningskraft, som i visse tilfælde kaldes "Stigning 1" og "Stigning 2", som typisk nedsætter stigningskraften med

³³ Luftdygtighedsmyndigheder fastsætter normalt en nedre grænse for kraften, som ofte er 25 procent under det maksimale niveau.

³⁴ Som kraften nedsættes til efter den indledende stigning ved starteffekt.

henholdsvis 10 og 20 procent i forhold til det maksimale niveau. Når der opereres med nedsat startreaktionskraft, anbefales det ligeledes at nedsætte stigningskraftniveauerne med 10 procent.

B3 Vertikale profiler for lufttemperatur, -tryk, -densitet og vindstyrke

I forbindelse med dette dokument stammer de forskellige værdier for temperaturer, tryk og densitet med højden over middelvandstanden fra den internationale standardatmosfære (ISA). Metoderne, som er beskrevet ovenfor, er blevet valideret for flyvepladshøjder på op til 4000 fod over havets overflade samt for lufttemperaturer på op til 43 °C (109 °F).

Selv om den gennemsnitlige vindstyrke ændrer sig med både højde og tid, er det som regel ikke muligt at tage højde for dette i forbindelse med modellering af støjkonturer. I stedet er nedenstående ligninger vedrørende flyvepræstationer baseret på den grundlæggende antagelse om, at flyet altid bevæger sig direkte ind i en modvind på 8 knob (som standard) – uanset, hvad kompasset viser (selv om der ikke direkte tages højde for den gennemsnitlige vindstyrke i beregninger af lydudbredelse). Der findes metoder, der kan tilpasse resultaterne til andre modvindshastigheder.

B4 Virkningerne af drej

I resten af dette bilag forklares det, hvordan man beregner de nødvendige egenskaber for segmenterne, der samler profilpunkterne s, z , som bestemmer den todimensionelle flyvevej i det vertikale plan over sporet på jorden. Segmenterne er defineret i rækkefølge i bevægelsesretningen. Ved slutningen af et segment (eller ved startpunktet i forbindelse med det første segment ved start), hvor driftsparametrene og den næste procedure er bestemt, er det nødvendigt at beregne stigningsvinklen og sporafstanden til det punkt, hvor den krævede højde og/eller hastighed nås.

Hvis sporet er lige, dækkes det af et enkelt profilsegment, hvis geometri derefter kan bestemmes direkte (selv om det nogle gange er nødvendigt med iteration i et vist omfang). Hvis et drej derimod starter eller slutter eller ændrer radius eller retning, før de nødvendige slutforhold nås, er et enkelt segment ikke tilstrækkeligt, fordi flyets opdrift og modstand ændrer sig med krængningsvinklen. For at tage højde for drejets indvirkninger på stigningen kræves der yderligere profilsegmenter for at gennemføre proceduren, hvilket beskrives i det følgende.

Udformningen af sporet på jorden beskrives i tekstens afsnit **2.7.13**. Dette sker uafhængigt af flyets flyveprofil (selv om man skal være opmærksom på ikke at bestemme drej, som ikke kan foretages under normale driftsbegrænsninger). Men da flyveprofilen, som er højde og hastighed som funktion af sporafstanden, påvirkes af drej, kan flyveprofilen ikke bestemmes uafhængigt af sporet på jorden.

For at fastholde hastigheden i et drej skal den aerodynamiske vingeopdrift øges for at kompensere for centrifugalkraften og flyets vægt. Dette øger imidlertid modstanden, og dermed også den nødvendige fremdriftskraft. Indvirkningen af drej er udtrykt i præstationsligningerne som funktioner af krængningsvinklen ϕ , som for et fly i horisontalflyvning, der drejer med en konstant hastighed på en cirkulær vej, beregnes ved

$$\varepsilon = \tan^{-1} \left\{ \frac{2,85 \cdot V^2}{r \cdot g} \right\} \quad (\text{B-8})$$

hvor V er hastigheden ved jorden, knob
 r er drejeradiusen, fod
 og g er accelerationen på grund af tyngdekraften, fod/s²

Alle drej antages at have en konstant radius, og der ses bort fra bivirkninger, der forbindes med ikke-horisontale flyveveje. Krængningsvinkler er udelukkende baseret på drejeradiusen r ved sporet på jorden.

For at gennemføre en procedure beregnes først et foreløbigt profilsegment ved hjælp af krængningsvinklen ε som udgangspunkt som defineret ved ligning B-8 for sporsegmentets radius r . Hvis den beregnede længde af det foreløbige segment bevirker, at det ikke krydser starten eller slutningen af et drej, bekræftes det foreløbige segment, og man går videre til det næste trin.

Men hvis det foreløbige segment krydser en eller flere starter eller slutninger af drej (hvor ε ændres)³⁵, estimeres flyveparametrene ved det første af disse punkter ved interpolation (se afsnit 2.7.13) og gemmes sammen med koordinaterne som slutpunktværdier, og segmentet afkortes. Den anden del af proceduren anvendes derefter fra det punkt, og atter antages det foreløbigt, at den kan gennemføres inden for et enkelt segment med samme slutforhold, dog med det nye startpunkt og en ny krængningsvinkel. Hvis dette andet segment møder endnu en ændring i drejeradius/-retning, er et tredje segment nødvendigt osv., indtil slutforholdene nås.

Approksimeret metode

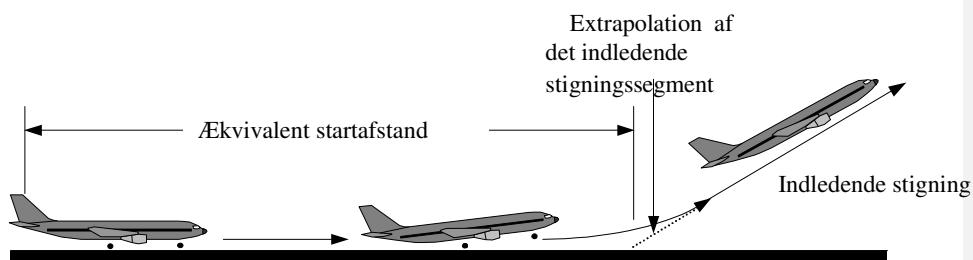
Det vil tydeligt fremgå, at hvis man fuldt ud skal tage højde for indvirkningen af drej som beskrevet ovenfor, løber man ind i betydelige beregningsmæssige vanskeligheder, da stigningsprofilen for alle fly skal beregnes særskilt for hvert enkelt spor på jorden, flyet følger. Men ændringer i den vertikale profil på grund af drej har som regel en markant ringere indvirkning på konturerne end ændringer i krængningsvinklen, og nogle brugere foretrækker at undgå kompleksiteten, hvilket medfører en vis forringelse af nøjagtigheden, da man ser bort fra indvirkningen af drej på profiler, men stadig tager højde for krængningsvinklen i forbindelse med beregning af lateral lydmission (se afsnit 2.7.19). Ved denne approksimation beregnes profilpunkter for en bestemt flyoperation kun én gang under antagelse af et lige spor på jorden (hvor $\varepsilon = 0$).

B5 Startrullestrækning

Startreaktionskraften accelererer flyet langs startbanen, indtil det letter. Den kalibrerede flyvehastighed antages dermed at være konstant i løbet af den indledende del af stigningen. Det antages, at landingsstellet foldes op kort efter start, hvis det er oprækkeligt.

³⁵ For at undgå uensartetheder i konturerne, som skyldes øjeblikkelige ændringer i krængningsvinklen i overgangen fra horisontalflyvning til drejende flyvning, indsættes der undersegmenter i støjberegningen for at skabe lineære overgange i krængningsvinklen for de første og sidst 5° af drejet. Undersegmenterne er ikke nødvendige i præstationsberegningerne, da krængningsvinklen altid beregnes ved ligning B-8.

I forbindelse med dette dokument approksimeres den reelle startrullestrækning ved en ækvivalent startdistance (ind i en modvind på 8 knob som standard), s_{TOS} , defineret som vist i **figur B-1** som afstanden langs startbanen fra løsningspunktet af bremsene til punktet, hvor en udvidelse i lige linje af den indledende stigningsflyvevej med optrukket landingsstel krydser startbanen.



Figur B-1: Ækvivalent startdistance

På en horisontal startbane bestemmes den ækvivalente distance for startrullestrækningen s_{TOS} i fod ved

$$s_{TOS} = \frac{B_8 \cdot \theta \cdot (W / \delta)^2}{N \cdot (F_n / \delta)} \quad (\text{B-9})$$

hvor

B_8 er en koefficient, der passer til en bestemt kombination af fly/flapudslag for ISA's referenceforhold, herunder modvinden på 8 knob, fod/pund-kraft

W er flyets bruttovægt ved løsningspunktet af bremsene, pund-kraft

N er antallet af motorer, der leverer kraft.

Bemærk: Da ligning B-9 tager højde for ændringer i kraft med flyvehastighed og banehøjde, afhænger koefficienten B_8 for et givent fly udelukkende af flapudslag.

Ved modvind, som ikke følger standardværdien på 8 knob, korrigeres startrullestrækningen ved:

$$s_{TOw} = s_{TOS} \cdot \frac{(V_C - w)^2}{(V_C - 8)^2} \quad (\text{B-10})$$

hvor

s_{TOw} er startrullestrækningen korrigeret for modvind w , fod

V_C er (i denne ligning) den kalibrerede hastighed ved startrotationen, knob
 W er modvinden, knob

Startrullestrækningen korrigeres desuden for banens hældningsgrad som følger:

$$s_{TOG} = s_{TOW} \cdot \frac{a}{(a - g \cdot G_R)} \quad (\text{B-11})$$

hvor

s_{TOG} er startrullestrækningen (fod) korrigeret for modvind og banens hældningsgrad
 a er den gennemsnitlige acceleration langs startbanen svarende til $(V_C \cdot \sqrt{\sigma})^2 / (2 \cdot s_{TOW})$, fod/s²
 G_R er banens hældningsgrad, som er positiv ved start op ad bakke

B6 Stigning ved konstant hastighed

Denne type segment bestemmes ud fra flyets kalibrerede flyvehastighed, indstilling af flaps, højde og krægningsvinkel ved segmentets slutning samt modvindens styrke (8 knob som standard). Som ved alle segmenter svarer segmentets startparametre, herunder korrigeret nettokraft, til parametrene ved slutningen af det foregående segment. Der er ingen diskontinuitet (med undtagelse af flapvinkel og krægningsvinkel som i disse beregninger kan ændres trinvis). Nettokraften ved segmentets slutning beregnes ved hjælp af den relevante ligning fra B-1 til B-5. Den gennemsnitlige geometriske stigevinkel γ (se **figur B-1**) beregnes dermed ved

$$\gamma = \arcsin \left(K \cdot \left[N \cdot \frac{\overline{F_n / \delta}}{\overline{W / \delta}} - \frac{R}{\cos \mathcal{E}} \right] \right) \quad (\text{B-12})$$

hvor stregen over teksten angiver værdier midt i segmentet (= gennemsnittet af start- og slutpunktværdierne – som regel værdier midt i segmentet) og

K er en hastighedsafhængig konstant, der er lig med 1,01, hvis $V_C \leq 200$ knob, ellers 0,95. Denne konstant tager højde for indvirkningen på stigegradienten ved en stigning ved en modvind på 8 knob og en acceleration indeholdt i stigningen ved en konstant kalibreret flyvehastighed (den reelle hastighed stiger, i takt med at luftens densitet bliver mindre med højden).
 R er forholdet mellem flyets modstandskoefficient og dets opdriftskoefficient i henhold til de pågældende flapindstillinger. Landingsstellet antages at være trukket op.

ε Krægningsvinkel, radian

Stigevinklen korrigeres for modvind w ved:

$$\gamma_w = \gamma \cdot \frac{(V_C - 8)}{(V_C - w)} \quad (\text{B-13})$$

hvor γ_w er den gennemsnitlige stigevinkel korrigeret for modvind.

Den afstand, flyet tilbagelægger langs sporet på jorden, Δs , mens det stiger ved vinkel γ_w , fra en indledende højde h_1 til en endelig højde h_2 , beregnes ved

$$\Delta s = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan \gamma_w} \quad (\text{B-14})$$

Som regel omfatter to forskellige startprofilfaser en stigning ved en konstant hastighed. Den første fase, som nogle gange kaldes det *indledende stigningssegment*, er umiddelbart efter lift-off, hvor sikkerhedsforskrifterne kræver, at flyet flyves ved en hastighed, som mindst er lig med start sikkerhedshastigheden. Dette er en reguleret hastighed, som skal opnås 35 fod over startbanen under normale operationer. Det er imidlertid almindelig praksis at fastholde en indledende stigningshastighed en smule, som regel 10-20 knob, over start sikkerhedshastigheden, da det ofte forbedrer den indledende stige gradient, der opnås. Den anden fase er efter optræk af flaps og indledende acceleration, som kaldes *fortsat stigning*.

Under den indledende stigning afhænger flyvehastigheden af flapindstillingerne og flyets bruttovægt ved start. Den kalibrerede indledende stigningshastighed V_{CTO} beregnes ved hjælp af førsteordensapproximationen:

$$V_{CTO} = C \cdot \sqrt{W} \quad (\text{B-15})$$

hvor C er en koefficient, der stemmer overens med flapindstillingen (kt/ $\sqrt{\text{lbf}}$) fra ANP-databasen.

Ved fortsat stigning efter acceleration er den kalibrerede flyvehastighed en brugerinputparameter.

B7 Effektnedsættelse (overgangssegment)

Effekten reduceres, eller *nedsættes*, fra startindstillingen efter starten for at forlænge motorens levetid og ofte for at reducere støjen i visse områder. Kraften nedsættes normalt under enten et stigningssegment ved konstant hastighed (**afsnit B8**) eller et accelerationssegment (**afsnit B8**). Da det er en relativ kort proces, der typisk kun varer 3-5 sekunder, modelleres den ved at tilføje et "overgangssegment" til det primære segment. Det dækker som regel en horisontal afstand ved jorden på 1000 fod (305 m).

Kraftnedsættelsens omfang

Under normale operationer nedsættes motorkraften til den maksimale kraftindstilling for stigninger. Modsat startreaktionskraft kan stigningskraften opretholdes på ubestemt tid, men

opretholdes som oftest, indtil flyet har nået sin indledende marchhøjde. Det maksimale kraftniveau ved stigning bestemmes ved ligning B-1 ved hjælp af de maksimale kraftkoefficienter, som producenten har oplyst. Dog kan krav til støjbegrænsning medføre yderligere kraftnedsættelse, som nogle gange kaldes en kraftig nedsættelse (*deep cutback*). Af sikkerhedshensyn er den maksimale kraftnedsættelse begrænset³⁶ til et omfang, der bestemmes ud fra flyets ydeevne og antal motorer.

Minimumsniveauet for "nedsat kraft" kaldes nogle gange for "nedsat kraft" ved udfald af en motor:

$$(F_n / \delta)_{motor\ udfald} = \frac{(W / \delta_2)}{(N - 1)} \cdot \left[\frac{\sin(\arctan(0,01 \cdot G'))}{K} + \frac{R}{\cos \varepsilon} \right] \quad (B-16)$$

hvor

δ_2 er trykforholdet ved højde h_2

G' er stigegradienten ved udfald af en motor i procent:

= 0 % for fly med automatiske systemer til genetablering af kraft, ellers

= 1,2 % for et fly med 2 motorer

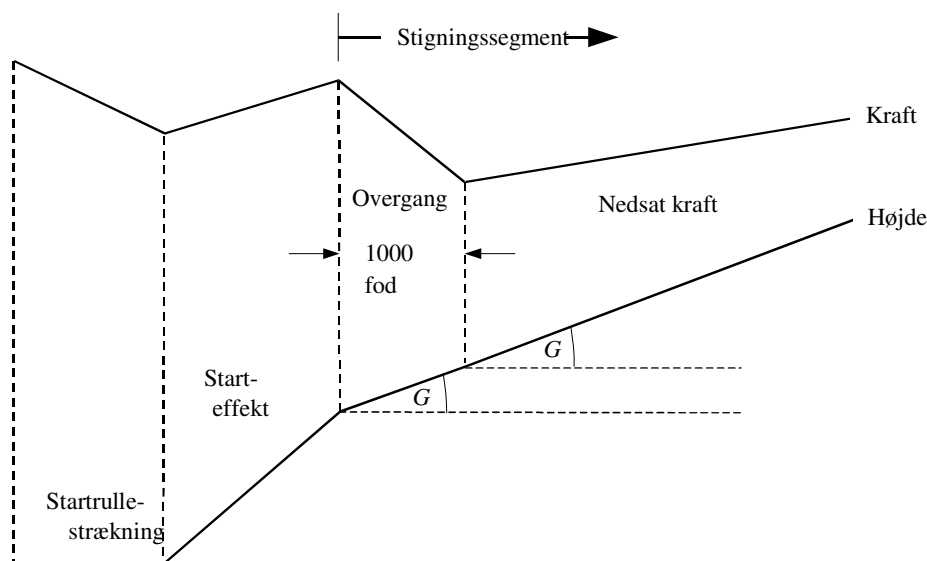
= 1,5 % for et fly med 3 motorer

= 1,7 % for et fly med 4 motorer

Stigningssegment ved konstant hastighed med nedsættelse

Stigningssegments gradient beregnes ved hjælp af ligning B-12 med kraft, der er beregnet ved hjælp af enten B-1 for maksimale stigningskoefficienter eller B-16 ved nedsat kraft. Stigningssegmentet deles derefter op i to undersegmenter, der begge har samme stivevinkel. Dette er vist i **figur B-2**.

³⁶ "Noise Abatement Procedures", ICAO's dokument 8168 "PANS-OPS" bind 1 del V, afsnit 3, ICAO 2004.



Figur B-2: Stigningssegment ved konstant hastighed med nedsættelse (illustration – ikke målfast)

Det første undersegment tildeles en afstand ved jorden på 1 000 fod (304 m), og den korregerede nettokraft pr. motor ved slutningen af de 1 000 fod er lig med den nedsatte værdi. (Hvis den oprindelige horisontale afstand er mindre end 2 000 fod, anvendes halvdelen af segmentet til at nedsætte kraften.) Den endelige kraft i det andet undersegment er ligeledes lig med den nedsatte kraft. Dermed flyves det andet undersegment ved en konstant hastighed.

B8 Accelererende stigning og optræk af flaps

Dette segment følger normalt efter den indledende stigning. Som ved alle flyvesegmenter er startpunktets højde h_1 , den reelle flyvehastighed V_{T1} , og kraften $(F_n/\delta)_1$ lig værdierne for slutningen af det foregående segment. Den kalibrerede flyvehastighed V_{C2} ved slutpunktet og den gennemsnitlige stigningshastighed ROC er brugerinput (krængningsvinklen ϵ er en funktion af hastighed og drejeradius). Da de er indbyrdes afhængige, skal sluthøjden h_2 , den reelle sluthastighed V_{T2} , slutkraften $(F_n/\delta)_2$ og segmentets sporlængde Δs beregnes ved iteration. Der foretages en foreløbig estimering af sluthøjden h_2 , som derefter genberegnes gentagne gange ved hjælp af ligning B-16 og B-17, indtil differencen mellem på hinanden følgende estimater befinder sig under en fastlagt tolerance, f.eks. en fod. Et praktisk foreløbigt estimat er $h_2 = h_1 + 250$ fod.

Segmentets sporlængde (den tilbagelagte horisontale afstand) estimeres som:

$$s_{seg} = 0,95 \cdot k^2 \cdot (V_{T2}^2 - V_{T1}^2) / 2(a_{max} - G \cdot g) \quad (B-17)$$

hvor

0,95 er en faktor, der skal tage højde for virkningen af en modvind på 8 knob for en stigning ved 160 knob

k er en konstant, der konverterer knob til fod/s = 1,688 fod/s pr. knob

V_{T2} = reel flyvehastighed ved segmentets slutpunkt, knob: $V_{T2} = V_{C2} / \sqrt{\sigma_2}$

hvor σ_2 = den relative luftdensitet ved sluthøjden h_2

a_{max} = den maksimale acceleration ved horisontalflyvning (fod/s²)
 $= g [N \cdot \overline{F_n} / \overline{\delta} / (W / \overline{\delta}) - R / \cos \varepsilon]$

G = stigegradient $\approx \frac{ROC}{60 \cdot k \cdot V_T}$

hvor ROC = stigningshastigheden, fod/min

Ved hjælp af dette estimat af Δs genestimeres sluthøjden h_2' derefter ved:

$$h_2' = h_1 + s \cdot G / 0,95 \quad (B-18)$$

Så længe afvigelsen $|h_2' - h_2|$ ligger uden for den fastlagte tolerance, gentages trin B-17 og B-18 med de nuværende iterationsværdier ved slutningen af segmentet for højde h_2 , reel flyvehastighed V_{T2} , korrigeret nettokraft pr. motor $(F_n/\delta)_2$. Hvis afvigelsen ligger inden for tolerancen, afsluttes den iterative cyklus, og accelerationssegmentet bestemmes ud fra de endelige værdier ved slutningen af segmentet.

Bemærk: Hvis $(a_{max} - G \cdot g) < 0,02$ g under iterationsprocessen, kan accelerationen være for lille til at opnå den ønskede V_{C2} for en fornuftig afstand. I dette tilfælde kan stigegradienten begrænses til $G = a_{max}/g - 0,02$, som i realiteten reducerer den ønskede stigningshastighed for at opretholde en acceptabel acceleration. Hvis $G < 0,01$ bør det konkluderes, at der ikke er tilstrækkelig kraft til at opnå den bestemte acceleration og stigningshastighed. Beregningen bør da afsluttes, og proceduren revideres³⁷.

Længden af accelerationssegmentet korrigeres for modvind w ved hjælp af:

$$\Delta s_w = \Delta s \cdot \frac{(V_T - w)}{(V_T - 8)} \quad (B-19)$$

Accelerationssegment med nedsættelse

Kraftnedsættelse indføres i et accelerationssegment på samme måde som ved et segment ved konstant hastighed, nemlig ved at omdanne den første del til et overgangssegment. Niveaue

³⁷ Under alle omstændigheder bør beregningsmodellen være programmeret til at oplyse brugeren om inkonsistensen.

for kraftnedsættelsen beregnes som ved proceduren for kraftnedsættelse ved konstant hastighed, udelukkende ved hjælp af ligning B-1. Bemærk, at det som regel ikke er muligt at accelerere og stige, mens minimumsindstillingen for kraft ved udfald af en motor opretholdes. Kraftovergangen tildeles en afstand ved jorden på 1 000 fod (305 m), og den korrigerede nettokraft pr. motor ved slutningen af de 1 000 fod er lig med den nedsatte værdi. Hastigheden ved slutningen af segmentet bestemmes ved iteration for en segmentafstand på 1 000 fod. (Hvis den oprindelige horisontale afstand er mindre end 2 000 fod, anvendes halvdelen af segmentet til at ændre kraften.) Den endelige kraft i det andet undersegment er ligeledes lig med den nedsatte kraft. Dermed flyves det andet undersegment ved en konstant hastighed.

B9 Yderligere stigning og accelererende stigning efter optræk af flaps

Hvis yderligere stigningssegmenter indføres i stigningsflyvevejen, skal ligning B-12 til B-19 anvendes igen til at beregne afstanden på sporet på jorden og den gennemsnitlige stigevinkel samt højdeforøgelsen for begge. Som før skal den endelige segmenthøjde estimeres ved iteration.

B10 Nedstigning og deceleration

Indflyvning kræver normalt, at flyet går ned og decelererer som forberedelse til det endelige indflyvningssegment, hvor flyet er konfigureret med landingsflaps og sænket landingsstel. Flyvemeknikken er uændret i forhold til start, og den primære forskel er, at højde- og hastighedsprofilen som regel er kendt, samt at det er motorens kraftniveauer, der skal estimeres for hvert segment. Den grundlæggende ligning for kraftbalancen er:

$$F_n / \delta = W \cdot \frac{R \cdot \cos \gamma + \sin \gamma + a / g}{N \cdot \delta} \quad (\text{B-20})$$

Ligning B-20 kan anvendes på to forskellige måder. Først skal flyets hastighed ved starten og slutningen af et segment bestemmes sammen med en nedstigningsvinkel (eller den horisontale segmentafstand) samt start- og sluthøjde for segmentet. I dette tilfælde kan decelerationen beregnes ved hjælp af:

$$a = \frac{(V_2 / \cos \gamma)^2 - (V_1 / \cos \gamma)^2}{2 \cdot \Delta s / \cos \gamma} \quad (\text{B-21})$$

hvor Δs er den tilbagelagte afstand ved jorden og V_1 og V_2 er den indledende og den endelige hastighed ved jorden, som beregnes ved

$$V = \frac{V_c \cdot \cos \gamma}{\sqrt{\sigma}} - w \quad (\text{B-22})$$

Ligning B-20, B-21 og B-22 bekræfter, at en stærkere modvind i forbindelse med deceleration over en bestemt afstand ved en konstant nedstigningshastighed vil resultere i, at der kræves

mere kraft for at opretholde den samme deceleration, hvorimod medvind kræver mindre kraft for at opretholde den samme deceleration.

I praksis foretages de fleste, hvis ikke alle decelerationer under indflyvninger ved tomgangskraft. Dermed bestemmes kraften for den anden anvendelse af ligning B-20 ved en tomgangsindstilling, og ligningen løses iterativt for at bestemme (1) decelerationen og (2) højden ved slutningen af decelerationssegmentet – på samme måde som ved accelerationssegmentet ved start. I dette tilfælde kan decelerationsafstanden være meget forskellig i mod- og medvind, og det er nogle gange nødvendigt at reducere nedstigningsvinklen for at opnå fornuftige resultater.

For de fleste fly er tomgangskraften ikke nul, og for mange er den desuden en funktion af flyvehastigheden. Dermed løses ligning B-20 for deceleration ved at indføje en tomgangskraft, som beregnes ved hjælp af en ligning såsom:

$$(F_n / \delta)_{tomgang} = E_{tomgang} + F_{tomgang} \cdot V_C + G_{A,tomgang} \cdot h + G_{B,tomgang} \cdot h^2 + H_{tomgang} \cdot T \quad (B-23)$$

hvor ($E_{tomgang}$, $F_{tomgang}$, $G_{A,tomgang}$, $G_{B,tomgang}$ og $H_{tomgang}$) er koefficienter for tomgangskraft, som kan findes i ANP-databasen.

B11 Indflyvning

Den kalibrerede indflyvningshastighed V_{CA} forbindes med bruttovægten ved landing med en ligning af samme type som ligning B-11, nemlig

$$V_{CA} \approx D \cdot \sqrt{W} \quad (B-24)$$

hvor koefficienten D (kt/ $\sqrt{\text{lbf}}$) svarer til indstillingen af landingsflapsene.

Den korrigerede nettokraft pr. motor under nedstigningen langs indflyvningsbanen beregnes ved at løse ligning B-12 for landingsvægten W og et forhold mellem opdrift og modstand R , som er passende for flapindstillingen med landingsstel i udfoldet position. Flapindstillingen skal være den indstilling, der typisk bruges under operationer i praksis. Under indflyvningen kan det antages, at nedstigningsvinklen for indflyvningsbanen γ er konstant. For jet- og propeldrevne fly med flere motorer er γ som regel -3° . For propeldrevne fly med en enkelt motor er γ som regel -5° .

Den gennemsnitlige korrigerede nettokraft beregnes ved at inverttere ligning B-12, hvor $K=1,03$ for at tage højde for den indeholdte deceleration ved en nedstigende flyvevej ved en referencemodvind på 8 knob ved den konstante kalibrerede flyvehastighed, der er beregnet ved hjælp af ligning B-24, dvs.

$$\overline{F_n / \delta} = \frac{\overline{W / \delta}}{N} \cdot \left(R + \frac{\sin \gamma}{1,03} \right) \quad (B-25)$$

For modvinde, der afviger fra hastigheden på 8 knob bliver den korrigerede nettokraft

$$\left(\overline{F_n / \delta}\right)_w = \overline{F_n / \delta} + 1,03 \cdot \overline{W / \delta} \cdot \frac{\sin \gamma \cdot (w - 8)}{N \cdot V_{CA}} \quad (\text{B-26})$$

Den tilbagelagte horisontale afstand beregnes ved:

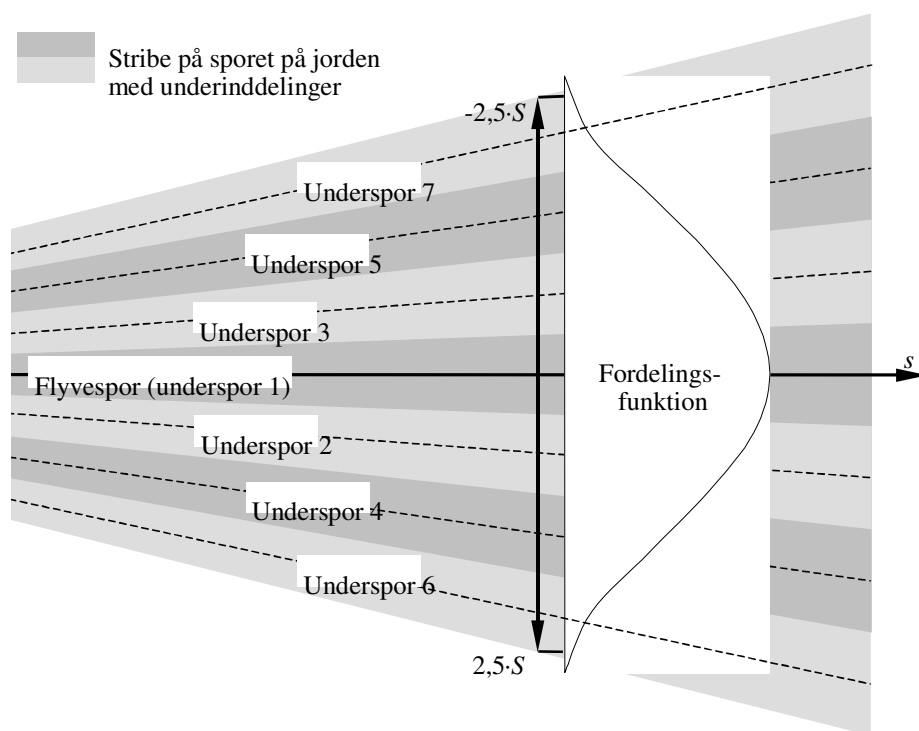
$$\Delta s = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan \gamma} \quad (\text{B-27})$$

(positiv, da $h_1 > h_2$ og γ er negativ).

BILAG C: MODELLERING AF SPREDNINGEN AF ET LATERALT SPOR PÅ JORDEN

Ved mangel på radardata anbefales det at modellere spredningen af et lateralt spor på jorden ud fra antagelsen af, at spredningen af spor vinkelret på basissporet følger en gaussisk normalfordeling. Erfaringerne viser, at dette er en rimelig antagelse i de fleste tilfælde.

Under antagelse af en normalfordeling med standardafvigelsen S , illustreret i **figur C-1**, er ca. 98,8 procent af alle operationer inden for grænserne af $\pm 2,5 \cdot S$ (dvs. inden for en stribe med en bredde på $5 \cdot S$).



Figur C-1: Underinddeling af et spor på jorden i 7 underspor. Bredden af striben er 5 gange standardafvigelsen for spredningen af sporet på jorden

En normalfordeling kan som regel modelleres på tilfredsstillende vis ved at anvende 7 diskrete underspor, der er placeret med samme afstand mellem de $\pm 2,5 \cdot S$ grænser for striben som vist i **figur C-1**.

Dog afhænger approksimationens tilstrækkelighed af forholdet mellem adskillelsen af underspor og højden for flyet, som er over sporet. Der kan være situationer (meget tætliggende eller meget spredte spor), hvor det er hensigtsmæssigt at anvende et andet antal

underspor. For få underspor bevirker, at der opstår "fingre" i konturen. **Tabel C-1** og **C-2** viser parametrene for en underinddeling i mellem 5 og 13 underspor. **Tabel C-1** viser placeringen af de enkelte underspor og **tabel C-2** den tilsvarende procentdel af operationer på hvert underspor.

Underspor ets nummer	Placeringen af underspor ved underinddeling i				
	5 underspor	7 underspor	9 underspor	11 underspor	13 underspor
12 / 13					±2,31·S
10 / 11				±2,27·S	±1,92·S
8 / 9			±2,22·S	±1,82·S	±1,54·S
6 / 7		±2,14·S	±1,67·S	±1,36·S	±1,15·S
4 / 5	±2,00·S	±1,43·S	±1,11·S	±0,91·S	±0,77·S
2 / 3	±1,00·S	±0,71·S	±0,56·S	±0,45·S	±0,38·S
1	0	0	0	0	0

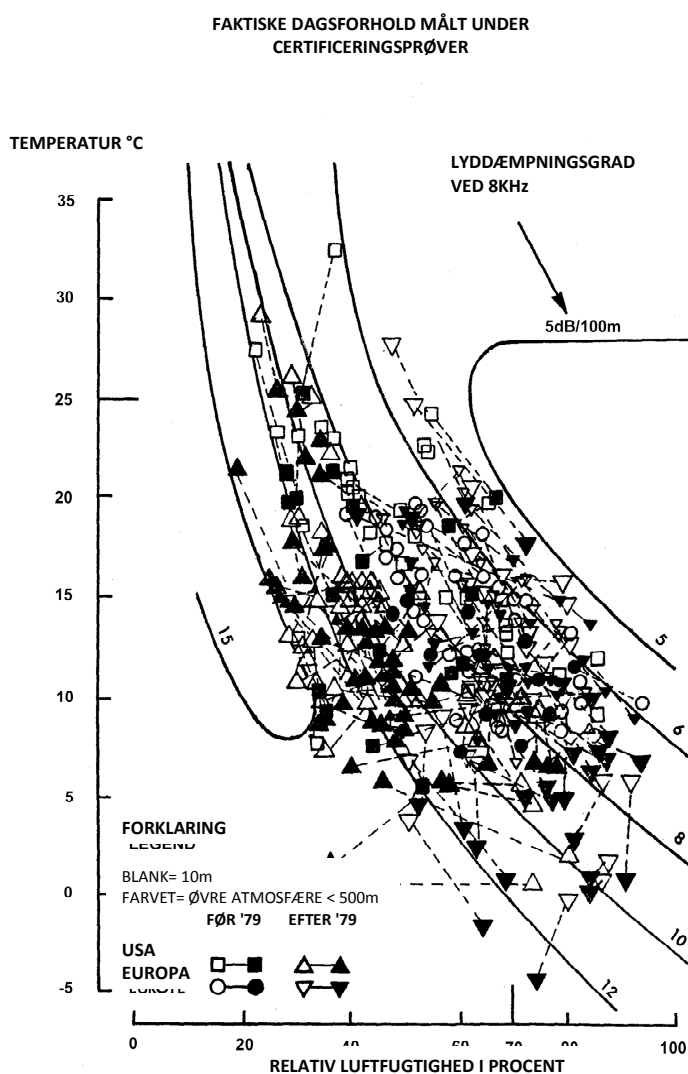
Tabel C-1: Placering af 5, 7, 9, 11 eller 13 underspor. Den samlede bredde af sriben (som omfatter 98 % af alle operationer) er 5 gange standardafvigelsen

Underspor ets nummer	Placeringen af underspor ved underinddeling i				
	5 underspor	7 underspor	9 underspor	11 underspor	13 underspor
12 / 13					1,1 %
10 / 11				1,4 %	2,5 %
8 / 9			2,0 %	3,5 %	4,7 %
6 / 7		3,1 %	5,7 %	7,1 %	8,0 %
4 / 5	6,3 %	10,6 %	12,1 %	12,1 %	11,5 %
2 / 3	24,4 %	22,2 %	19,1 %	16,6 %	14,4 %
1	38,6 %	28,2 %	22,2 %	18,6 %	15,6 %

Tabel C-2: Den procentvise andel af operationer ved 5, 7, 9, 11 eller 13 underspor. Den samlede bredde af striben (som omfatter 98 % af alle operationer) er 5 gange standardafvigelsen

BILAG D: GENBEREGNING AF NPD-DATA VED FORHOLD, DER AFVIGER FRA REFERENCEFORHOLDENE

Bidragene til støjniveauet fra hvert enkelt segment på flyvevejen bestemmes ud fra NPD-dataene, som fremgår af den internationale ANP-database. Det bør imidlertid bemærkes, at alle disse data er blevet normaliseret ved hjælp af gennemsnitlige atmosfæriske dæmpningsgrader, som er fastlagt i SAE AIR-1845. Disse grader er gennemsnit af værdier, som er blevet fastlagt under støjcertificeringsprøver i Europa og USA. De store udsving i atmosfæriske forhold (temperatur og relativ luftfugtighed) i disse prøver er vist i **figur D-1**.



Figur D-1: Meteorologiske forhold registreret under støjcertificeringsprøver

Kurverne, som er tegnet på **figur D-1**, er beregnet ved hjælp af en industriel standardmodel for atmosfærisk dæmpning, ARP 866A, og viser, at der kan forventes omfattende udsving i højfrekvent (8 kHz) lydabsorption på tværs af prøveforholdene (selv om udsvingene i den totale absorption vil være noget mindre).

Da dæmpningsgraderne i **tabel D-1**, er aritmetiske gennemsnit, kan hele sættet ikke knyttes til en enkelt referenceatmosfære (dvs. med specifikke værdier for temperatur og relativ luftfugtighed). De kan kun betragtes som egenskaber ved en helt og aldeles teoretisk atmosfære, som kaldes "AIR-1845-atmosfæren".

Tabel D-1: Gennemsnitlige atmosfæriske dæmpningsgrader, der anvendes til at normalisere NPD-data i ANP-databasen.

Centerfrekvens for 1/3-oktavbånd (Hz)	Dæmpningsgrad (dB/100m)	Centerfrekvens for 1/3-oktavbånd (Hz)	Dæmpningsgrad (dB/100m)
50	0,033	800	0,459
63	0,033	1 000	0,590
80	0,033	1 250	0,754
100	0,066	1 600	0,983
125	0,066	2 000	1,311
160	0,098	2 500	1,705
200	0,131	3 150	2,295
250	0,131	4 000	3,115
315	0,197	5 000	3,607
400	0,230	6 300	5,246
500	0,295	8 000	7,213
630	0,361	10 000	9,836

Dæmpningskoefficienterne i **tabel D-1** kan antages at være gyldige for et rimeligt temperatur- og luftfugtighedsinterval. For at undersøge, om der er behov for tilpasninger, bør ARP-866A anvendes til at beregne gennemsnitlige atmosfæriske absorptionskoefficienter for den gennemsnitlige lufthavnstemperatur T og relative luftfugtighed RH . Hvis det ud fra en sammenligning af disse koefficienter med dem i **tabel D-1** vurderes, at en tilpasning er nødvendig, skal følgende metode anvendes.

ANP-databasen indeholder følgende NPD-data for hver effektindstilling:

- maksimalt lydniveau i forhold til den skrå afstand, $L_{max}(d)$

- tidsintegreret niveau i forhold til afstanden ved referencehastigheden, $L_E(d)$
- det uvægtede referencelydspektrum ved en skrå afstand på 305 m (1000 fod), $L_{n,ref}(d_{ref})$, hvor n = frekvensbåndet (fra 1 til 24 for 1/3-oktavbånd med centerfrekvenser fra 50 Hz til 10 kHz).

Alle data er normaliseret til AIR-1845-atmosfæren.

Tilpasning af NPD-kurverne til brugerspecifikke forhold T og RH foregår i tre trin:

1. Først korrigeres referencespektret for at fjerne den atmosfæriske dæmpning $\alpha_{n,ref}$ fra SAE AIR-1845:

$$L_n(d_{ref}) = L_{n,ref}(d_{ref}) + \alpha_{n,ref} \cdot d_{ref} \quad (D-1)$$

hvor $L_n(d_{ref})$ er det udæmpede spektrum ved $d_{ref} = 305$ m og $\alpha_{n,ref}$ er koefficienten for atmosfærisk absorption for frekvensbåndet n taget fra **tabel D-1** (men udtrykt i dB/m).

2. Derefter tilpasses det korrigerede spektrum til hver af de ti standardiserede NPD-afstande d_i ved at anvende dæmpningsgrader for både (i) SAE AIR-1845-atmosfæren og (ii) den brugerspecifikke atmosfære (baseret på SAE ARP-866A).

(i) For SAE AIR-1845-atmosfæren:

$$L_{n,ref}(d_i) = L_n(d_{ref}) - 20 \cdot \lg(d_i / d_{ref}) - \alpha_{n,ref} \cdot d_i \quad (D-2)$$

(ii) For den brugerspecifikke atmosfære:

$$L_{n,866A}(T, RH, d_i) = L_n(d_{ref}) - 20 \cdot \lg(d_i / d_{ref}) - \alpha_{n,866A}(T, RH) \cdot d_i \quad (D-3)$$

hvor $\alpha_{n,866A}$ er koefficienten for den atmosfæriske absorption for frekvensbåndet n (udtrykt i dB/m), beregnet ved hjælp af SAE ARP-866A med temperatur T og relativ luftfugtighed RH .

3. Ved hver NPD-afstand d_i A-vægtes de to spektre og summeres i decibel for at bestemme de resulterende A-vægtede niveauer $L_{A,866A}$ og $L_{A,ref}$, som derefter subtraheres aritmetisk.

$$\Delta L(T, RH, d_i) = L_{A,866A} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,866A}(T, RH, d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10} \quad (D-4)$$

Stigningen ΔL er differencen mellem NPD-værdierne i den brugerspecifikke atmosfære og referenceatmosfæren. Dette adderes til ANP-databasens NPD-dataværdi for at beregne de tilpassede NPD-data.

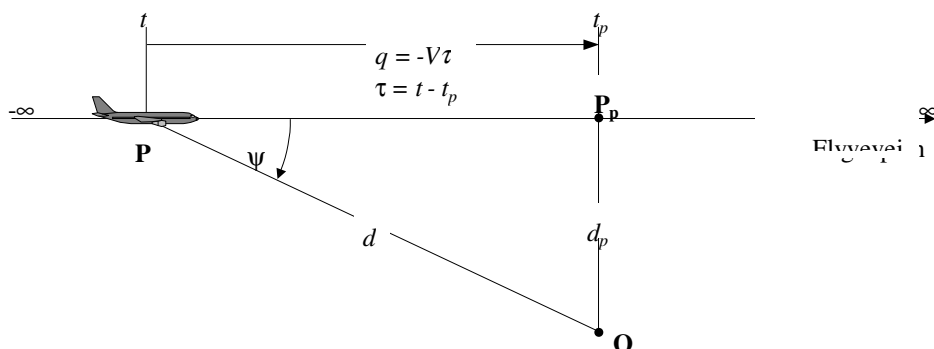
Ved at anvende ΔL til at tilpasse NPD-værdierne for både L_{max} og L_E antages det, at forskellige atmosfæriske forhold kun påvirker referencespektret, og at de ikke har nogen virkning på niveau-/tidshistorikken. Dette kan betragtes som værende gyldigt for typiske udbredelsesintervaller og typiske atmosfæriske forhold.

BILAG E: KORREKTIONEN FOR ET AFGRÆNSET SEGMENT

I dette bilag gøres der rede for beregningen af korrektionen for det afgrænsede segment og den tilknyttede energiandelsalgoritme, som er beskrevet i afsnit 2.7.19.

E1 Geometri

Energiandelsalgoritmen er baseret på en 90-graders dipol lydkilde i fjerde potens. Denne kilde har retningsmæssige egenskaber, der ligger tæt op ad egenskaberne for lyd fra jettfly, i det mindste i det vinkelområde, der har den største indvirkning på støjbegivenhedsniveauerne under og ved siden af flyets flyvevej.



Figur E-1: Geometri mellem flyvevejen og iagttagerens placering O

Figur E-1 illustrerer geometrien bag lydudbredelsen mellem flyvevejen og iagttagerens placering O. Flyet ved P flyver i vindstille og ensartede luftforhold med en konstant hastighed på en lige og horisontal flyvevej. Den mindste passageafstand til iagttageren er P_p . Parametrene er:

- d afstanden fra iagttageren til flyet
- d_p vinkelret afstand fra iagttageren til flyvevejen (skrå afstand)
- q afstanden fra P til $P_p = -V \cdot \tau$
- V flyets hastighed
- t tidspunktet, hvor flyet er ved punkt P
- t_p tidspunktet, hvor flyet befinder sig ved den mindste passageafstand P_p
- τ flyvetid = tid i forhold tiden ved $P_p = t - t_p$

ψ vinkel mellem flyvevejen og vektoren for fly-iagttagere.

Det bør bemærkes, at eftersom flyvetiden Δt i forhold til den mindste passageafstand er negativ, når flyet befinder sig bag iagttagers placering (som vist i **figur E-1**), er den relative afstand q til den mindste passageafstand positiv i dette tilfælde. Hvis flyet befinder sig foran iagttageren, er q negativ.

E2 Estimering af energiandelen

Hovedprincippet bag energiandelen er at udtrykke støjeksponeringen E , der produceres ved iagttagers placering fra et flyvevejssegment $\mathbf{P}_1\mathbf{P}_2$ (med startpunktet \mathbf{P}_1 og slutpunktet \mathbf{P}_2) ved at multiplicere eksponeringen E_∞ fra hele den uendelige passagevej med en enkelt faktor – *energiandelen* faktor F :

$$E = F \cdot E_\infty \quad (\text{E-1})$$

Da eksponeringen kan udtrykkes i form af tidsintegralet af effektivværdien af det (vægtede) lydtrykniveau, dvs.

$$E = \text{const} \cdot \int p^2(\tau) d\tau \quad (\text{E-2})$$

For at beregne E skal lydtrykkets effektivværdi udtrykkes som en funktion af de kendte geometriske og driftsparametre. For en 90° dipolkilde er

$$p^2 = p_p^2 \cdot \frac{d_p^2}{d^2} \cdot \sin^2 \psi = p_p^2 \cdot \frac{d_p^4}{d^4} \quad (\text{E-3})$$

hvor p^2 og p_p^2 er effektivværdierne for de målte lydtryk, som flyet producerer, når det passerer punkt \mathbf{P} og \mathbf{P}_p .

Dette relativt enkle forhold har vist sig at være en god simulation af støj fra jettfly, selv om de reelle mekanismer er ekstremt komplicerede. Størrelsen d_p^2/d^2 i ligning E-3 beskriver udelukkende den sfæriske spredning, der kan tilskrives en punktkilde, en uendelig lyd hastighed og en ensartet, ikke-absorberende atmosfære. Alle andre fysiske virkninger – kildens retningsvirkning, afgrænset lyd hastighed, atmosfærisk absorption, Doppler-effekt osv. – er indirekte omfattet af leddet $\sin^2 \psi$. Denne faktor bevirker, at lydtrykkets effektivværdi aftager omvendt som d^4 – deraf udtrykket kilde "i fjerde potens".

Ved at indføre substitutionerne

$$d^2 = d_p^2 + q^2 = d_p^2 + (V \cdot \tau)^2 \quad \text{og} \quad \left(\frac{d}{d_p} \right)^2 = 1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p} \right)^2$$

kan lydtrykkets effektivværdi udtrykkes som en funktion af tid (igen ses der bort fra lydudbredelsestiden):

$$p^2 = p_p^2 \cdot \left(1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p} \right)^2 \right)^2 \quad (\text{E-4})$$

Ved at indføre dette i ligning (E-2) og foretage substitutionen

$$\alpha = \frac{V \cdot \tau}{d_p} \quad (\text{E-5})$$

kan støjeksposeringen ved iagttagelsen fra forbiflyvningen mellem tidsinterval $[\tau_1, \tau_2]$ udtrykkes som

$$E = \text{const} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \int_{\alpha_1}^{\alpha_2} \frac{1}{(1 + \alpha^2)^2} d\alpha \quad (\text{E-6})$$

Løsningen af dette integral er:

$$E = \text{const} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \frac{1}{2} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \quad (\text{E-7})$$

Integration over intervallet $[-\infty, +\infty]$ (dvs. over hele den uendelige flyvevej) giver følgende udtryk for den totale eksponering E_∞ :

$$E_\infty = \text{const} \cdot \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \quad (\text{E-8})$$

og dermed er energiandelen i henhold til ligning E-1

$$F = \frac{1}{\pi} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \quad (\text{E-9})$$

E3 Ensartethed af de maksimale og tidsintegrerede beregningsenheder – skalafstanden

En konsekvens af at anvende den enkelte dipolmodel til at bestemme energiandelen er, at den forudsætter en bestemt teoretisk difference ΔL mellem begivenhedens støjniveauer L_{max} og L_E . Hvis konturmodellen skal være ensartet internt, er den nødt til at svare til de differencer i værdierne, der er bestemt ud fra NPD-kurverne. Et problem er, at NPD-data er bestemt ud fra reelle målinger af flystøj, hvilket ikke nødvendigvis stemmer overens med den enkle teori. Teorien har derfor behov for at være ekstra fleksibel. Men i princippet bestemmes variableerne α_1 og α_2 ud fra geometri og flyets hastighed og efterlader dermed intet ekstra spillerum. En mulig løsning er at anvende *skalaafstanden* d_λ , som følger.

Eksponeringsniveauet $L_{E,\infty}$ er anført som en funktion af d_p i ANP-databasen for en referencehastighed V_{ref} , og kan udtrykkes som

$$L_{E,\infty}(V_{ref}) = 10 \cdot \lg \left[\frac{\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt}{p_0^2 \cdot t_{ref}} \right] \quad (E-10)$$

hvor p_0 er referencetrykket som standard og t_{ref} er et referencetidsrum (= 1 s for SEL). Ved den reelle hastighed V bliver det

$$L_{E,\infty}(V) = L_{E,\infty}(V_{ref}) + 10 \cdot \lg \left(\frac{V_{ref}}{V} \right) \quad (E-11)$$

På samme måde kan det maksimale begivenhedsniveau L_{max} udtrykkes som

$$L_{max} = 10 \cdot \lg \left[\frac{p_p^2}{p_0^2} \right] \quad (E-12)$$

Ved at anvende ligning E-8, E-11 og E-12 og huske på, at (fra ligning E-2 og E-8)

$\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt = \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V}$, kan differencen ΔL for dipolkilden udtrykkes som

$$\Delta L = L_{E,\infty} - L_{max} = 10 \cdot \lg \left[\frac{V}{V_{ref}} \cdot \left(\frac{\pi}{2} p_p^2 \frac{d_p}{V} \right) \cdot \frac{1}{p_0^2 \cdot t_{ref}} \right] - 10 \cdot \lg \left[\frac{p_p^2}{p_0^2} \right] \quad (E-13)$$

Dette kan kun sidestilles med værdien for ΔL , som er bestemt ud fra NPD-data, hvis den skrå afstand d_p , der anvendes til at beregne energiandelen, substitueres med *skalaafstanden* d_λ , som beregnes ved

$$d_\lambda = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \quad (E-14a)$$

eller

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \quad \text{hvor} \quad d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \quad (E-14b)$$

Ved at erstatte d_p med d_λ i ligning E-5 og anvende definitionen $q = V\tau$ fra **figur E-1** kan parametrene α_1 og α_2 i ligning E-9 udtrykkes (ved at sætte $q = q_1$ ved startpunktet og $q - \lambda = q_2$ ved slutpunktet for et flyvevejssegment af længden λ) som

$$\alpha_1 = \frac{-q_1}{d_\lambda} \quad \text{og} \quad \alpha_2 = \frac{-q_1 + \lambda}{d_\lambda} \quad (E-15)$$

Da man er nødt til at erstatte den reelle skrå afstand med skalaafstanden, bliver 90-graders dipolmodellen i fjerde potens mindre enkel. Men da det i realiteten kalibreres *in situ* ved hjælp af data udledt fra målinger, kan energiandelsalgoritmen betragtes som kvasi-empirisk frem for udelukkende teoretisk.

Bilag F: Database over kilder til vejstøj

Dette bilag indeholder databasen over de fleste af de eksisterende kilder til vejstøj, der skal anvendes til at beregne vejstøj i henhold til metoden, der er beskrevet i afsnit 2.2 Vejstøj.

Tabel F-1: Koefficienterne $A_{R,i,m}$ og $B_{R,i,m}$ for rullestøj og $A_{P,i,m}$ og $B_{P,i,m}$ for motorstøj

Kategori	Koefficient								
		63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
1	A_R	79,7	85,7	84,5	90,2	97,3	93,9	84,1	74,3
	B_R	30	41,5	38,9	25,7	32,5	37,2	39	40
	A_P	94,5	89,2	88	85,9	84,2	86,9	83,3	76,1
	B_P	-1,3	7,2	7,7	8	8	8	8	8
2	A_R	84	88,7	91,5	96,7	97,4	90,9	83,8	80,5
	B_R	30	35,8	32,6	23,8	30,1	36,2	38,3	40,1
	A_P	101	96,5	98,8	96,8	98,6	95,2	88,8	82,7
	B_P	-1,9	4,7	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
3	A_R	87	91,7	94,1	100,7	100,8	94,3	87,1	82,5
	B_R	30	33,5	31,3	25,4	31,8	37,1	38,6	40,6
	A_P	104,4	100,6	101,7	101	100,1	95,9	91,3	85,3
	B_P	0	3	4,6	5	5	5	5	5
4a	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	A_P	88	87,5	89,5	93,7	96,6	98,8	93,9	88,7
	B_P	4,2	7,4	9,8	11,6	15,7	18,9	20,3	20,6
4b	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	A_P	95	97,2	92,7	92,9	94,7	93,2	90,1	86,5
	B_P	3,2	5,9	11,9	11,6	11,5	12,6	11,1	12
5	A_R								
	B_R								
	A_P								
	B_P								

Tabel F-2: Koefficienterne a_i og b_i for pigdæk

Kategori	Koefficient								
		63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
1	a_i	0,0	0,0	0,0	2,6	2,9	1,5	2,3	9,2
	b_i	0,0	0,0	0,0	-3,1	-6,4	-14,0	-22,4	-11,4

Tabel F-3: Koefficienterne $C_{R,m,k}$ og $C_{P,m,k}$ for acceleration og deceleration

Kategori	k	Cr	Cp
1	1= vejkryds	-4,5	5,5
	2=rundkørsel	-4,4	3,1
2	1= vejkryds	-4	9
	2=rundkørsel	-2,3	6,7
3	1= vejkryds	-4	9
	2=rundkørsel	-2,3	6,7
4a	1= vejkryds	0	0
	2=rundkørsel	0	0
4b	1= vejkryds	0	0
	2=rundkørsel	0	0
5	1= vejkryds		
	2=rundkørsel		

Tabel F-4: Koefficienterne $\alpha_{i,m}$ og β_m for vejbelægningen

Beskrivelse	Minimal hastighed, hvor den er gyldig	Maksimal hastighed, hvor den er gyldig	Kategori	α_m	α_m	α_m	α_m	α_m	α_m	α_m	α_m	α_m	β_m
				(63 Hz)	(125 Hz)	(250 Hz)	(500 Hz)	(1 kHz)	(2 kHz)	(4 kHz)	(8 kHz)		
	[km/h]	[km/h]											
Referencevejbelægning	-	-	1	0,0	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	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5										
1-lags drænasfalt	50	130	1	0,5	3,3	2,4	3,2	-1,3	-3,5	-2,6	0,5	-6,5	
			2	0,9	1,4	1,8	-0,4	-5,2	-4,6	-3,0	-1,4	0,2	
			3	0,9	1,4	1,8	-0,4	-5,2	-4,6	-3,0	-1,4	0,2	
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
			5										
2-lags drænasfalt	50	130	1	0,4	2,4	0,2	-3,1	-4,2	-6,3	-4,8	-2,0	-3,0	
			2	0,4	0,2	-0,7	-5,4	-6,3	-6,3	-4,7	-3,7	4,7	
			3	0,4	0,2	-0,7	-5,4	-6,3	-6,3	-4,7	-3,7	4,7	
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
			5										
2-lags drænasfalt (fin)	80	130	1	-1,0	1,7	-1,5	-5,3	-6,3	-8,5	-5,3	-2,4	-0,1	
			2	1,0	0,1	-1,8	-5,9	-6,1	-6,7	-4,8	-3,8	-0,8	
			3	1,0	0,1	-1,8	-5,9	-6,1	-6,7	-4,8	-3,8	-0,8	

			4a	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
			4b	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
			5									
SMA-NL5	40	80	1	1,1	-1,0	0,2	1,3	-1,9	-2,8	-2,1	-1,4	-1,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
SMA-NL8	40	80	1	0,3	0,0	0,0	-0,1	-0,7	-1,3	-0,8	-0,8	-1,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Børstet beton	70	120	1	1,1	-0,4	1,3	2,2	2,5	0,8	-0,2	-0,1	1,4
			2	0,0	1,1	0,4	-0,3	-0,2	-0,7	-1,1	-1,0	4,4
			3	0,0	1,1	0,4	-0,3	-0,2	-0,7	-1,1	-1,0	4,4
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Optimeret børstet beton	70	80	1	-0,2	-0,7	0,6	1,0	1,1	-1,5	-2,0	-1,8	1,0
			2	-0,3	1,0	-1,7	-1,2	-1,6	-2,4	-1,7	-1,7	-6,6
			3	-0,3	1,0	-1,7	-1,2	-1,6	-2,4	-1,7	-1,7	-6,6
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Fin børstet beton	70	120	1	1,1	-0,5	2,7	2,1	1,6	2,7	1,3	-0,4	7,7
			2	0,0	3,3	2,4	1,9	2,0	1,2	0,1	0,0	3,7
			3	0,0	3,3	2,4	1,9	2,0	1,2	0,1	0,0	3,7
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Behandlet overflade	50	130	1	1,1	1,0	2,6	4,0	4,0	0,1	-1,0	-0,8	-0,2
			2	0,0	2,0	1,8	1,0	-0,7	-2,1	-1,9	-1,7	1,7
			3	0,0	2,0	1,8	1,0	-0,7	-2,1	-1,9	-1,7	1,7
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Hårde elementer i sildebensmønster	30	60	1	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	-0,7	0,8	1,8	2,5
			2	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	-0,7	0,8	1,8	2,5
			3	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	-0,7	0,8	1,8	2,5
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Hårde elementer i	30	60	1	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9
			2	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9

ikke-sildebemønster			3	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9	
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5										
Støjsvage hårde elementer	30	60	1	7,8	6,3	5,2	2,8	-1,9	-6,0	-3,0	-0,1	-1,7	
			2	0,2	0,7	0,7	1,1	1,8	1,2	1,1	0,2	0,0	
			3	0,2	0,7	0,7	1,1	1,8	1,2	1,1	0,2	0,0	
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tyndt lag A	40	130	1	1,1	0,1	-0,7	-1,3	-3,1	-4,9	-3,5	-1,5	-2,5	
			2	1,6	1,3	0,9	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,5	
			3	1,6	1,3	0,9	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,5	
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tyndt lag B	40	130	1	0,4	-1,3	-1,3	-0,4	-5,0	-7,1	-4,9	-3,3	-1,5	
			2	1,6	1,3	0,9	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,5	
			3	1,6	1,3	0,9	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,5	
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

BILAG G: DATABASE OVER KILDER TIL TOGSTØJ

Dette bilag indeholder databasen over de fleste af de eksisterende kilder til togstøj, der skal anvendes til at beregne togstøj i henhold til metoden, der er beskrevet i afsnit 2.3 Togstøj.

Tabel G-1: Koefficienterne $L_{r,TR,i}$ og $L_{r,KØR,i}$ for sporenes og hjulenes ruhed

$L_{r,KØR,i}$			
Bølgelængde	Bremsetype		
	c	k	n
	Klodbremse af støbejern	Kompositbremse	Skivebremse
1 000 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
800 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
630 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
500 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
400 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
315 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
250 mm	2,2	- 4,0	2,3

200 mm	2,2	- 4,0	2,8
160 mm	2,4	- 4,0	2,6
120 mm	0,6	- 4,0	1,2
100 mm	2,6	- 4,0	2,1
80 mm	5,8	- 4,3	0,9
63 mm	8,8	- 4,6	- 0,3
50 mm	11,1	- 4,9	- 1,6
40 mm	11,0	- 5,2	- 2,9
31,5 mm	9,8	- 6,3	- 4,9
25 mm	7,5	- 6,8	- 7,0
20 mm	5,1	- 7,2	- 8,6
16 mm	3,0	- 7,3	- 9,3
12 mm	1,3	- 7,3	- 9,5
10 mm	0,2	- 7,1	- 10,1
8 mm	- 0,7	- 6,9	- 10,3
6,3 mm	- 1,2	- 6,7	- 10,3
5 mm	- 1,0	- 6,0	- 10,8
4 mm	0,3	- 3,7	- 10,9
3,2 mm	0,2	- 2,4	- 9,5
2,5 mm	1,3	- 2,6	- 9,5
2 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
1,6 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
1,2 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
1 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
0,8 mm	3,1	- 2,5	- 9,5

L_{g,TR,i}		
Bølgelængde	Skinnens ruhed	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Ordentligt vedligeholdt og meget glat)	Gennemsnitligt netværk (Normalt vedligeholdt og glat)
1 000 mm	17,1	11,0

800 mm	17,1	11,0
630 mm	17,1	11,0
500 mm	17,1	11,0
400 mm	17,1	11,0
315 mm	15,0	10,0
250 mm	13,0	9,0
200 mm	11,0	8,0
160 mm	9,0	7,0
120 mm	7,0	6,0
100 mm	4,9	5,0
80 mm	2,9	4,0
63 mm	0,9	3,0
50 mm	- 1,1	2,0
40 mm	- 3,2	1,0
31,5 mm	- 5,0	0,0
25 mm	- 5,6	- 1,0
20 mm	- 6,2	- 2,0
16 mm	- 6,8	- 3,0
12 mm	- 7,4	- 4,0
10 mm	- 8,0	- 5,0
8 mm	- 8,6	- 6,0
6,3 mm	- 9,2	- 7,0
5 mm	- 9,8	- 8,0
4 mm	- 10,4	- 9,0
3,2 mm	- 11,0	- 10,0
2,5 mm	- 11,6	- 11,0
2 mm	- 12,2	- 12,0
1,6 mm	- 12,8	- 13,0
1,2 mm	- 13,4	- 14,0
1 mm	- 14,0	- 15,0
0,8 mm	- 14,0	- 15,0

Tabel G-2: Koefficienten $A_{3,i}$ for kontaktfileret

A_{3i}					
Bølgelængde	Akseltryk 50 kN — hjul diameter 360 mm	Akseltryk 50 kN — hjul diameter 680 mm	Akseltryk 25 kN — hjul diameter 920 mm	Akseltryk 50 kN — hjul diameter 920 mm	Akseltryk 100 kN — hjul diameter 920 mm
1 000 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
800 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
630 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
500 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
400 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
315 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
250 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
200 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
160 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
120 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
80 mm	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2
63 mm	0,0	-0,2	-0,2	-0,5	-0,6
50 mm	-0,2	-0,4	-0,5	-0,9	-1,3
40 mm	-0,5	-0,7	-0,9	-1,6	-2,2
31,5 mm	-1,2	-1,5	-1,6	-2,5	-3,7
25 mm	-2,0	-2,8	-2,5	-3,8	-5,8
20 mm	-3,0	-4,5	-3,8	-5,8	-9,0
16 mm	-4,3	-7,0	-5,8	-8,5	-11,5
12 mm	-6,0	-10,3	-8,5	-11,4	-12,5
10 mm	-8,4	-12,0	-12,0	-12,0	-12,0
8 mm	-12,0	-12,5	-12,6	-13,5	-14,0
6,3 mm	-11,5	-13,5	-13,5	-14,5	-15,0
5 mm	-12,5	-16,0	-14,5	-16,0	-17,0
4 mm	-13,9	-16,0	-16,0	-16,5	-18,4
3,2 mm	-14,7	-16,5	-16,5	-17,7	-19,5
2,5 mm	-15,6	-17,0	-17,7	-18,6	-20,5

2 mm	- 16,6	- 18,0	- 18,6	- 19,6	- 21,5
1,6 mm	- 17,6	- 19,0	- 19,6	- 20,6	- 22,4
1,2 mm	- 18,6	- 20,2	- 20,6	- 21,6	- 23,5
1 mm	- 19,6	- 21,2	- 21,6	- 22,6	- 24,5
0,8 mm	- 20,6	- 22,2	- 22,6	- 23,6	- 25,4

Tabel G-3: Koefficienterne $L_{H,TR,i}$, $L_{H,KØR,i}$ og $L_{H,KØR,VOGN,i}$ for overføringsfunktioner
(Værdierne er udtrykt i lydeffektniveau pr. akse)

$L_{H,TR,i}$							
Frekvens	Sporunderlag/Type mellemlægsplade						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Monobloksvelle på blød mellemlægsplade	Monobloksvelle på middelhård mellemlægsplade	Monobloksvelle på hård mellemlægsplade	Duobloksvelle på blød mellemlægsplade	Duobloksvelle på middelhård mellemlægsplade	Duobloksvelle på hård mellemlægsplade	Træsvelle
50 Hz	53,3	50,9	50,1	50,9	50,0	49,8	44,0
63 Hz	59,3	57,8	57,2	56,6	56,1	55,9	51,0
80 Hz	67,2	66,5	66,3	64,3	64,1	64,0	59,9
100 Hz	75,9	76,8	77,2	72,3	72,5	72,5	70,8
125 Hz	79,2	80,9	81,6	75,4	75,8	75,9	75,1
160 Hz	81,8	83,3	84,0	78,5	79,1	79,4	76,9
200 Hz	84,2	85,8	86,5	81,8	83,6	84,4	77,2
250 Hz	88,6	90,0	90,7	86,6	88,7	89,7	80,9
316 Hz	91,0	91,6	92,1	89,1	89,6	90,2	85,3
400 Hz	94,5	93,9	94,3	91,9	89,7	90,2	92,5
500 Hz	97,0	95,6	95,8	94,5	90,6	90,8	97,0
630 Hz	99,2	97,4	97,0	97,5	93,8	93,1	98,7
800 Hz	104,0	101,7	100,3	104,0	100,6	97,9	102,8
1 000 Hz	107,1	104,4	102,5	107,9	104,7	101,1	105,4
1 250 Hz	108,3	106,0	104,2	108,9	106,3	103,4	106,5
1 600 Hz	108,5	106,8	105,4	108,8	107,1	105,4	106,4

Hz							
2 000 Hz	109,7	108,3	107,1	109,8	108,8	107,7	107,5
2 500 Hz	110,0	108,9	107,9	110,2	109,3	108,5	108,1
3 160 Hz	110,0	109,1	108,2	110,1	109,4	108,7	108,4
4 000 Hz	110,0	109,4	108,7	110,1	109,7	109,1	108,7
5 000 Hz	110,3	109,9	109,4	110,3	110,0	109,6	109,1
6 350 Hz	110,0	109,9	109,7	109,9	109,8	109,6	109,1
8 000 Hz	110,1	110,3	110,4	110,0	110,0	109,9	109,5
10 000 Hz	110,6	111,0	111,4	110,4	110,5	110,6	110,2

$L_{H,KOR,i}$				
Frekvens	Hjul med diameter på 920 mm, ingen foranstaltning	Hjul med diameter på 840 mm, ingen foranstaltning	Hjul med diameter på 680 mm, ingen foranstaltning	Hjul med diameter på 1 200 mm, ingen foranstaltning
50 Hz	75,4	75,4	75,4	75,4
63 Hz	77,3	77,3	77,3	77,3
80 Hz	81,1	81,1	81,1	81,1
100 Hz	84,1	84,1	84,1	84,1
125 Hz	83,3	82,8	82,8	82,8
160 Hz	84,3	83,3	83,3	83,3
200 Hz	86,0	84,1	83,9	84,5
250 Hz	90,1	86,9	86,3	90,4
316 Hz	89,8	87,9	88,0	90,4
400 Hz	89,0	89,9	92,2	89,9
500 Hz	88,8	90,9	93,9	90,1
630 Hz	90,4	91,5	92,5	91,3
800 Hz	92,4	91,5	90,9	91,5

1 000 Hz	94,9	93,0	90,4	93,6
1 250 Hz	100,4	98,7	93,2	100,5
1 600 Hz	104,6	101,6	93,5	104,6
2 000 Hz	109,6	107,6	99,6	115,6
2 500 Hz	114,9	111,9	104,9	115,9
3 160 Hz	115,0	114,5	108,0	116,0
4 000 Hz	115,0	114,5	111,0	116,0
5 000 Hz	115,5	115,0	111,5	116,5
6 350 Hz	115,6	115,1	111,6	116,6
8 000 Hz	116,0	115,5	112,0	117,0
10 000 Hz	116,7	116,2	112,7	117,7

$L_{HKÖR,VOGN,i}$	
Frekvens	Køretøjstype
	a
	EU-standard
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
316 Hz	0,0
400 Hz	0,0
500 Hz	0,0
630 Hz	0,0
800 Hz	0,0
1 000 Hz	0,0
1 250 Hz	0,0

1 600 Hz	0,0
2 000 Hz	0,0
2 500 Hz	0,0
3 160 Hz	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
6 350 Hz	0,0
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Tabel G-4: Koefficienten $L_{R,IMPULS,i}$ for impulsstøj

$L_{R,IMPULS,i}$	
Bølgelængde	Enkelt sporskifte/skinne­stød/overskæring/100 m
1 000 mm	22,4
800 mm	22,4
630 mm	22,4
500 mm	23,8
400 mm	24,7
315 mm	24,7
250 mm	23,4
200 mm	21,7
160 mm	20,2
120 mm	20,4
100 mm	20,8
80 mm	20,9
63 mm	19,8
50 mm	18
40 mm	16
31,5 mm	13
25 mm	10
20 mm	6
16 mm	1

12 mm	- 4
10 mm	- 11
8 mm	- 16,5
6,3 mm	- 18,5
5 mm	- 21
4 mm	- 22,5
3,2 mm	- 24,7
2,5 mm	- 26,6
2 mm	- 28,6
1,6 mm	- 30,6
1,2 mm	- 32,6
1 mm	- 34
0,8 mm	- 34

Tabel G-5: Koefficienten $L_{W,0,tomgang}$ for motorstøj

(Værdierne er udtrykt i lydeffektniveau pr. køretøj)

$L_{W,0,tomgang}$										
Frekvens	Køretøjstype									
	d		d		d		e		e	
	Diesel-lokomotiv (ca. 800 kW)		Diesel-lokomotiv (ca. 2 200 kW)		Dieseltogsæt		Elektrisk lokomotiv		Elektrisk togsæt	
	Kilde A	Kilde B	Kilde A	Kilde B	Kilde A	Kilde B	Kilde A	Kilde B	Kilde A	Kilde B
50 Hz	98,9	103,2	99,4	103,7	82,6	86,9	87,9	92,2	80,5	84,8
63 Hz	94,8	100,0	107,3	112,5	82,5	87,7	90,8	96,0	81,4	86,6
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
316 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3

400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 160 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 350 Hz	84,1	83,4	31,4	30,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Tabel G-6: Koefficienterne $L_{w,0,1}$, $L_{w,0,2}$, α_1 , α_2 for aerodynamisk støj

(Værdierne er udtrykt i lydeffektniveau pr. køretøj (for en køretøjslængde på 20 m))

	Aerodynamisk støj ved 300 km/t	
	α_1	α_2
	50	50
Frekvens	$L_{w,0,1}$	$L_{w,0,2}$
50 Hz	112,6	36,7
63 Hz	113,2	38,5
80 Hz	115,7	39,0
100 Hz	117,4	37,5
125 Hz	115,3	36,8
160 Hz	115,0	37,1
200 Hz	114,9	36,4
250 Hz	116,4	36,2
316 Hz	115,9	35,9

400 Hz	116,3	36,3
500 Hz	116,2	36,3
630 Hz	115,2	36,3
800 Hz	115,8	36,2
1 000 Hz	115,7	36,5
1 250 Hz	115,7	36,4
1 600 Hz	114,7	105,2
2 000 Hz	114,7	110,3
2 500 Hz	115,0	110,4
3 160 Hz	114,5	105,6
4 000 Hz	113,1	37,2
5 000 Hz	112,1	37,5
6 350 Hz	110,6	37,9
8 000 Hz	109,6	38,4
10 000 Hz	108,8	39,2

Tabel G-7: Koefficienten C_{bro} for strukturel stråling

C_{bro}	
Sporunderlag	
N	L
Overvejende betonbroer eller broer af murværk med en hvilken som helst sportype	Overvejende stålbroer med ballasteret spor
1	4

BILAG H: DATABASE OVER KILDER TIL STØJ FRA VIRKSOMHEDER

Dette bilag indeholder et par eksempler på inputværdier for visse kilder til støj fra virksomheder, der kan anvendes til at beregne støj fra virksomheder i henhold til metoden, der er beskrevet i afsnit 2.4 Støj fra virksomheder. Da kilder til støj fra virksomheder er ekstremt specifikke for hvert industriområde, indhentes relevante værdier fra lokale, nationale eller internationale databaser eller målinger efter behov.

Tabel H-1: Koefficienterne L_W , $L_{W'}$ and $\Delta L_{W,ret,xyz}(x, y, z)$ for lydeffekt

$$\Delta L_{W,ret,xyz}(x, y, z)=0$$

$L_{W'}$ er udtrykt som lydeffekt pr. meter for linjekilder eller pr. kvadratmeter for arealkilder.

Beskrivelse	Kildetype	Kildens retningsvirkning	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
Sandblæsning – udenfor – med dyse	Punktkilde	Frit lydfelt	108,77	110,37	112,77	107,77	104,37	98,07	97,07	86,97
Roterovn	Linjekilde	Frit lydfelt	79,27	84,17	86,67	89,27	93,07	93,47	92,07	87,77
Skibsværft	Arealkilde	Hemisfærisk	67,17	69,07	74,57	62,17	63,97	66,77	70,97	68,07
Gasterminal	Arealkilde	Hemisfærisk	74,17	70,07	65,57	64,17	59,97	57,77	51,97	56,07

BILAG I: DATABASE OVER KILDER TIL FLYSTØJ – NPD-DATA

Dette bilag indeholder databasen over de fleste af de eksisterende kilder til flystøj, der skal anvendes til at beregne flystøj i henhold til metoden, der er beskrevet i afsnit 2.6 Flystøj.

Tabel I-1: Aerodynamiske koefficienter

ACFT_ID	OP_TYPE	FLAP_ID	B (fod/pund)	C (knob/ $\sqrt{\text{pund}}$)	D (knob/ $\sqrt{\text{pund}}$)	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
F10062	A	D-42			0,4731	0,1565
F10062	A	U-INT				0,1124
F10062	D	INT2				0,0904
F10062	D	TO	0,0122	0,5162		0,0683
F10062	D	ZERO				0,0683
F10065	A	D-42			0,4731	0,1565
F10065	A	U-INT				0,1129
F10065	D	INT2				0,0911
F10065	D	TO	0,0123	0,521		0,0693
F10065	D	ZERO				0,0693
F28MK2	A	D-42			0,5334	0,1677
F28MK2	A	U-INTR				0,1248
F28MK2	D	6	0,0171	0,6027		0,0793
F28MK2	D	INT2				0,1033
F28MK2	D	ZERO				0,0819
F28MK4	A	D-42			0,5149	0,1619
F28MK4	A	U-INTR				0,1187
F28MK4	D	6	0,01515	0,5731		0,0749

F28MK4	D	INT2				0,0971
F28MK4	D	ZERO				0,0755
FAL20	A	D-25			0,804634	0,117238
FAL20	A	D-40			0,792624	0,136348
FAL20	D	10	0,035696	0,807797		0,098781
FAL20	D	INTR				0,084391
FAL20	D	ZERO				0,07
GII	A	L-0-U				0,0751
GII	A	L-10-U				0,0852
GII	D	L-20-D				0,1138
GII	D	L-39-D		0,5822		0,1742
GII	D	T-0-U				0,0814
GII	D	T-10-U				0,0884
GII	D	T-20-D	0,02	0,634		0,1159
GIIB	A	L-0-U				0,0722
GIIB	A	L-10-U				0,0735
GIIB	D	L-20-D				0,1091
GIIB	D	L-39-D		0,562984		0,1509
GIIB	D	T-0-U				0,0738
GIIB	D	T-10-U				0,0729
GIIB	D	T-20-D	0,0162	0,583		0,1063
GIV	A	L-0-U				0,06
GIV	A	L-39-D			0,5805	0,1403
GIV	D	L-20-D				0,1063
GIV	D	T-0-U				0,0586
GIV	D	T-10-U				0,0666
GIV	D	T-20-D	0,0146	0,5798		0,1035
GIV	D	T-20-U				0,0797
GV	A	L-20-D				0,0974
GV	A	L-20-U				0,0749
GV	A	L-39-D			0,4908	0,1328
GV	D	L-0-U				0,0617
GV	D	T-0-U				0,058
GV	D	T-10-U				0,0606
GV	D	T-20-D	0,01178	0,516		0,0953
GV	D	T-20-U				0,0743
HS748A	A	D-30			0,45813	0,13849
HS748A	A	D-INTR				0,106745
HS748A	D	INTR				0,088176
HS748A	D	TO	0,012271	0,542574		0,101351
HS748A	D	ZERO				0,075
IA1125	A	D-40			0,967478	0,136393
IA1125	A	D-INTR				0,118618
IA1125	D	12	0,040745	0,963488		0,100843

IA1125	D	INTR				0,085422
IA1125	D	ZERO				0,07
L1011	A	D-33			0,286984	0,137671
L1011	A	D-42			0,256389	0,155717
L1011	D	10	0,004561	0,265314		0,093396
L1011	D	22	0,004759	0,251916		0,105083
L1011	D	INTR				0,07959
L1011	D	ZERO				0,06243
L10115	A	D-33			0,262728	0,140162
L10115	A	D-42			0,256123	0,155644
L10115	D	10	0,004499	0,265314		0,093396
L10115	D	22	0,004695	0,251916		0,105083
L10115	D	INTR				0,07959
L10115	D	ZERO				0,06243
L188	A	D-100			0,436792	0,174786
L188	A	D-78-%			0,456156	0,122326
L188	D	39-%	0,009995	0,420533		0,142992
L188	D	78-%	0,010265	0,404302		0,159974
L188	D	INTR				0,120987
L188	D	ZERO				0,082
LEAR25	A	D-40			1,28239	0,176632
LEAR25	A	D-INTR				0,149986
LEAR25	D	10				0,09667
LEAR25	D	20	0,082866	1,27373		0,12334
LEAR25	D	ZERO				0,07
LEAR35	A	D-40			1,08756	0,150688
LEAR35	A	D-INTR				0,129456
LEAR35	D	10				0,089112
LEAR35	D	20	0,043803	1,05985		0,108224
LEAR35	D	ZERO				0,07
MD11GE	D	10	0,003812	0,2648		0,0843
MD11GE	D	15	0,003625	0,2578		0,0891
MD11GE	D	20	0,003509	0,2524		0,0947
MD11GE	D	25	0,003443	0,2481		0,1016
MD11GE	D	0/EXT				0,0692
MD11GE	D	0/RET				0,0551
MD11GE	D	ZERO				0,0551
MD11PW	D	10	0,003829	0,265		0,08425
MD11PW	D	15	0,003675	0,2576		0,08877
MD11PW	D	20	0,003545	0,2526		0,09472
MD11PW	D	25	0,003494	0,2487		0,1018
MD11PW	D	0/EXT				0,0691
MD11PW	D	0/RET				0,05512
MD11PW	D	ZERO				0,05512

MD81	D	11	0,009276	0,4247		0,07719
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	D-30			1,07308	0,147487

MU3001	A	D-INTR				0,114684
MU3001	D	1	0,065703	1,1529		0,08188
MU3001	D	10	0,055318	1,0729		0,09285
MU3001	D	ZERO				0,07
PA30	A	27-A			1,316667	0,104586
PA30	A	ZERO-A				0,078131
PA30	D	15-D	0,100146	1,166667		0,154071
PA30	D	ZERO-D				0,067504
PA42	A	30-DN			1,09213	0,14679
PA42	A	ZERO-A				0,087856
PA42	D	ZER-DN	0,06796	1,011055		0,08088
PA42	D	ZERO				0,087856
PA42	D	ZERO-C				0,139096
PA42	D	ZERO-T				0,07651
SD330	A	D-15			0,746802	0,109263
SD330	A	D-35			0,702872	0,143475
SD330	D	10	0,031762	0,727556		0,138193
SD330	D	INTR				0,106596
SD330	D	ZERO				0,075
SF340	A	D-35			0,75674	0,147912
SF340	A	D-INTR				0,111456
SF340	D	5				0,105831
SF340	D	15	0,026303	0,746174		0,136662
SF340	D	ZERO				0,075

Tabel I-2: Fly

ACFTID	Beskrivelse	Motortype	Antal motorer	Vægtklasse	Ejerkategori	MGTOW (pund)	MGLW (pund)	Maks. landingsafstand (fod)	Maks. statisk kraft ved havets overflade (pund)	Støjkapitel	NPD_ID	Effektparameter	Spektralklasse-ID for landing	Spektralklasse-ID for start	Identifikator for lateral retningsvirkning
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	16950	14940	1696	3367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Propel
707	Boeing 707-120/JT3C	Jet	4	Tung	Kommerciel	302400	188900	6682	10120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vinge
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Jet	4	Tung	Kommerciel	302400	188900	6893	14850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Jet	4	Tung	Kommerciel	334000	247000	5622	19000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Jet	4	Tung	Kommerciel	334000	247000	5622	19000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Vinge
717200	Boeing 717-200/BR 715	Jet	2	Stor	Kommerciel	121000	110000	4600	18000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Skrog
720	Boeing 720/JT3C	Jet	4	Stor	Kommerciel	223500	155600	4871	10120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vinge
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Jet	4	Stor	Kommerciel	234000	175000	5717	18000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Jet	3	Stor	Kommerciel	169500	142500	4867	14000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Jet	3	Stor	Kommerciel	217600	163300	5571	11895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Jet	3	Stor	Kommerciel	208000	169000	4922	15500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog

727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Jet	3	Stor	Kommerciel	208000	169000	5444	16000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Jet	3	Stor	Kommerciel	169500	142500	4867	14000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Skrog
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Jet	3	Stor	Kommerciel	208000	169000	4922	15500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Skrog
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Jet	3	Stor	Kommerciel	208000	169000	4922	15500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Jet	3	Stor	Kommerciel	169500	142500	4867	14000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Jet	3	Stor	Kommerciel	191000	160000	5444	14500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Jet	3	Stor	Kommerciel	169000	142500	4448	15380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Skrog
737	Boeing 737/JT8D-9	Jet	2	Stor	Kommerciel	109000	98000	3900	14500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Vinge
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Jet	2	Stor	Kommerciel	135000	114000	4580	20000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vinge
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Jet	2	Stor	Kommerciel	139500	114000	4580	22000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vinge
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Jet	2	Stor	Kommerciel	150000	124000	5062	23500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vinge
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Jet	2	Stor	Kommerciel	133500	111000	4551	20000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vinge
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Jet	2	Stor	Kommerciel	154500	129200	4445	24000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Vinge
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Jet	2	Stor	Kommerciel	174200	146300	5435	26300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Vinge

737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Jet	2	Stor	Kommerciel	124000	107000	4244	16000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Vinge
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Jet	2	Stor	Kommerciel	124000	107000	4244	16000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Vinge
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Jet	2	Stor	Kommerciel	109000	98000	3900	14500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Vinge
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Jet	2	Stor	Kommerciel	109000	98000	3900	14500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Vinge
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Jet	4	Tung	Kommerciel	733000	516600	5727	33042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Vinge
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Jet	4	Tung	Kommerciel	733000	564000	6200	45500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vinge
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Jet	4	Tung	Kommerciel	775000	564000	6200	45500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vinge
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Jet	4	Tung	Kommerciel	785000	564000	6200	46300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Vinge
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Jet	4	Tung	Kommerciel	800000	630000	6200	53000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Vinge
747400	Boeing 747-400/PW4056	Jet	4	Tung	Kommerciel	875000	652000	6989	56800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Vinge
7478	Boeing 747-8F/GENx-2B67	Jet	4	Tung	Kommerciel	987000	757000	7900	68000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Vinge
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Jet	4	Tung	Kommerciel	702000	475000	5911	45500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vinge
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Jet	2	Stor	Kommerciel	275000	224000	5651	43100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Vinge

757PW	Boeing 757-200/PW2037	Jet	2	Stor	Kommerciel	255000	210000	4790	38300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Vinge
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Jet	2	Stor	Kommerciel	255000	210000	4640	40100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Vinge
767300	Boeing 767-300/PW4060	Jet	2	Tung	Kommerciel	407000	320000	4710	60000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vinge
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Jet	2	Tung	Kommerciel	450000	340000	6000	58685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Vinge
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Jet	2	Tung	Kommerciel	315500	270000	4700	48000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vinge
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Jet	2	Tung	Kommerciel	351000	270000	4744	48000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vinge
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Jet	2	Tung	Kommerciel	656000	470000	4450	90000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Vinge
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Jet	2	Tung	Kommerciel	660000	524000	6012	77000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Vinge
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Jet	2	Tung	Kommerciel	775000	554000	5805	115000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Vinge
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Jet	2	Tung	Kommerciel	502500	380000	5090	70000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Vinge
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Jet	2	Tung	Kommerciel	378533	308647	4735	58000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Vinge
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Jet	2	Tung	Kommerciel	364000	295000	5367	52500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Vinge
A310-304	Airbus A310-304/GE	Jet	2	Tung	Kommerciel	346126	273373	4682	53500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Vinge

	CF6-80C2A2														
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Jet	2	Stor	Kommerciel	166449	137789	4364	22000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Vinge
A320-211	Airbus A320-211/CFM56-5A1	Jet	2	Stor	Kommerciel	169756	142198	4753	25000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Vinge
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Jet	2	Stor	Kommerciel	169756	145505	4917	26500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Vinge
A321-232	Airbus A321-232/AE V2530-A5	Jet	2	Stor	Kommerciel	196211	166449	5587	30000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Vinge
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Jet	2	Tung	Kommerciel	478400	383604	5966	67500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Vinge
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Jet	2	Tung	Kommerciel	513677	412264	5512	71100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Vinge
A340-211	Airbus A340-211/CFM56-5C2	Jet	4	Tung	Kommerciel	573200	399036	5900	31200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Vinge
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Jet	4	Tung	Kommerciel	804687	564383	6919	56000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Vinge
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Jet	4	Tung	Kommerciel	1254430	862007	6752	70000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Vinge
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Jet	4	Tung	Kommerciel	1254430	862007	6837	70000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Vinge
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Jet	2	Stor	Kommerciel	89600	82000	4449	11400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
BAE146	BaE 146-200/ALF502R-5	Jet	4	Stor	Kommerciel	93000	81000	3770	6970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Vinge

BAE300	Bae 146-300/ALF502R-5	Jet	4	Stor	Kommerciel	97500	84500	3960	6970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Vinge
BEC58P	Raytheon BARON 58P/TS10-520-L	Stempelmotor	2	Lille	Almindelig luftfart	6100	6100	2733	779	0	TSIO52	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Propel
CIT3	Cessna Citation III/TFE731-3-100S	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	20000	17000	2770	3650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Skrog
CL600	Canadair CL-600/ALF502L	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	36000	33000	3300	7500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Skrog
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	43100	36000	3550	9220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Skrog
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig luftfart	2450	2450	1695	436	0	IO360L	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Propel
CNA182	Cessna 182H / Continental O-470-R	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig luftfart	2800	2800	1544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Propel
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig luftfart	3600	3600	1880	798	0	IO540	Other (RPM)	215	109	Propel
CNA208	Cessna 208 / PT6A-114	Turbopropel	1	Lille	Almindelig luftfart	8750	8500	1740	2300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Propel
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig luftfart	3600	3600	1880	825	0	TIO540	Other (RPM)	215	109	Propel
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbopropel	2	Lille	Kommerciel	9900	9400	1939	1535	0	TPE331	CNT (% of Max Static Thrust)	210	111	Propel
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	14700	14000	3050	2500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Skrog

CNA510	Cessna Mustang Model 510 / PW615F	Jet	2	Lille	Kommerciel	8645	7200	3010	1466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Skrog
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C / FJ44-4A	Jet	2	Lille	Kommerciel	16950	15500	3010	3600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Skrog
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	14800	13500	3010	2863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Skrog
CNA560E	Cessna Citation Encore 560 / PW535A	Jet	2	Lille	Kommerciel	16300	13680	3000	3313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Skrog
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560 / JT15D-5D	Jet	2	Lille	Kommerciel	16300	13680	2700	3029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Skrog
CNA560XL	Cessna Citation Excel 560 / PW545A	Jet	2	Lille	Kommerciel	20000	16830	3000	3824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Skrog
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680 / PW306C	Jet	2	Lille	Kommerciel	30000	24390	3010	5749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Skrog
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	35700	31800	3500	6407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Skrog
CONCRD	Concorde/OLY593	Jet	4	Tung	Kommerciel	400000	245000	10600	38100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Vinge
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Jet	2	Stor	Kommerciel	82500	73500	5779	13525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Skrog
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Jet	2	Stor	Kommerciel	84500	75100	5680	13525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Skrog
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	58000	52000	4256	8100	0	501D13	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Propel

DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Jet	3	Tung	Kommerciel	455000	363000	5820	40000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vinge
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Jet	3	Tung	Kommerciel	572000	403000	5418	53200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vinge
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Jet	3	Tung	Kommerciel	555000	403000	6020	49400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vinge
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Stempelmotor	2	Stor	Kommerciel	28000	24500	2222	3120	0	2R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Propel
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Stempelmotor	4	Stor	Kommerciel	106000	95000	3010	4180	0	4R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Propel
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Jet	4	Tung	Kommerciel	317600	194400	6527	11850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vinge
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Jet	4	Tung	Kommerciel	325000	240000	5400	18000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Jet	4	Tung	Kommerciel	355000	275000	5310	19000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
DC870	Douglas DC-8-70/CFM56-2C-5	Jet	4	Tung	Kommerciel	355000	258000	6500	22000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Vinge
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Jet	4	Tung	Kommerciel	355000	275000	5310	19000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Vinge
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Jet	2	Stor	Kommerciel	90700	81700	5030	14000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Jet	2	Stor	Kommerciel	114000	102000	4680	14500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/	Jet	2	Stor	Kommerciel	114000	102000	4680	14500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Skrog

	ABS Lightweight hushkit															
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Jet	2	Stor	Kommerciel	121000	110000	4880	16000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog	
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Tungweight hushkit	Jet	2	Stor	Kommerciel	121000	110000	4880	16000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Skrog	
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Jet	2	Stor	Kommerciel	90700	81700	5030	14000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog	
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Jet	2	Stor	Kommerciel	114000	102000	4680	14500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog	
DHC6	De Havilland DASH 6/PT6A-27	Turbopropel	2	Lille	Kommerciel	12500	12300	1500	2000	0	PT6A27	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Propel	
DHC6QP	De Havilland DASH 6/PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbopropel	2	Lille	Kommerciel	12500	12300	1500	2000	0	RAISQP	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Propel	
DHC7	De Havilland DASH 7/PT6A-50	Turbopropel	4	Stor	Kommerciel	41000	39000	2150	2850	3	PT6A50	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Propel	
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8- 100/PW121	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	34500	33900	3000	4750	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Propel	
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8- 300/PW123	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	43000	42000	3500	4918	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Propel	
DO228	Dornier 228-202 / TPE 311-5	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	13669	13448	2375	2240	3	TPE331- 5	CNT (lb)	216	110	Propel	

DO328	Dornier 328-100 / PW119C	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	30843	29167	3825	6745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Propel
ECLIPSE500	Eclipse 500 / PW610F	Jet	2	Lille	Almindelig luftfart	6000	5600	2389	1031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Skrog
EMB120	Embraer 120 ER / Pratt & Whitney PW118	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	26433	25794	5571	4000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Propel
EMB145	Embraer 145 ER / Allison AE3007	Jet	2	Stor	Kommerciel	45420	41230	4232	7500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Skrog
EMB14L	Embraer 145 LR / Allison AE3007A1	Jet	2	Stor	Kommerciel	48500	42550	4232	7500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Skrog
EMB170	Embraer ERJ170-100	Jet	2	Stor	Kommerciel	82012	72312	4029	13800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Vinge
EMB175	Embraer ERJ170-200	Jet	2	Stor	Kommerciel	85517	74957	4130	13800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Vinge
EMB190	Embraer ERJ190-100	Jet	2	Stor	Kommerciel	114199	97003	4081	18500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Vinge
EMB195	Embraer ERJ190-200	Jet	2	Stor	Kommerciel	115280	100972	4183	18500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Vinge
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Jet	2	Stor	Kommerciel	95000	85500	4560	13900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Skrog
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Jet	2	Stor	Kommerciel	98000	88000	4704	15100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Skrog
F28MK2	Fokker F-28-2000/RB183MK555	Jet	2	Stor	Kommerciel	65000	59000	3540	9850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Skrog
F28MK4	Fokker F-28-4000/RB183MK555	Jet	2	Stor	Kommerciel	73000	64000	3546	9900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Skrog
FAL20	Dassault FALCON 20/CF700-2D-2	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	28700	27300	2490	4500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Skrog

GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	64800	58500	3200	11400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Skrog
GIIB	Gulfstream GIIB/GIISPEY 511-8	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	69700	58500	3250	11400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Skrog
GIV	Gulfstream SP/TAY 611-8	GIV- Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	74600	66000	3190	13850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Skrog
GV	Gulfstream GV/BR 710	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	90500	75300	2760	14750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Skrog
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/DART MK532-2	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	46500	43000	3360	5150	2	RDA532	CNT (% of Max Static Thrust)	212	110	Propel
IA1125	IAI-1125 ASTRA/TFE731-3A	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	23500	20700	3689	3700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Skrog
L1011	Lockheed Martin L-1011/RB211-22B	Jet	3	Tung	Kommerciel	430000	358000	5693	42000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Vinge
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Jet	3	Tung	Kommerciel	510000	368000	6800	50000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Vinge
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbopropel	4	Stor	Kommerciel	116000	98100	4960	8000	0	T56A7	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Propel
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	15000	13500	2620	2950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Skrog
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	18300	15300	3076	3500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Skrog
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Jet	3	Tung	Kommerciel	682400	433300	5131	61500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Vinge
MD11PW	McDonnell Douglas	Jet	3	Tung	Kommerciel	682400	433300	4681	60000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Vinge

	MD-11/PW 4460														
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Jet	2	Stor	Kommerciel	140000	128000	4860	19300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Skrog
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Jet	2	Stor	Kommerciel	149500	130000	4920	20900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Skrog
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Jet	2	Stor	Kommerciel	160000	139500	5200	21700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Skrog
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Jet	2	Stor	Kommerciel	156000	142000	3000	25000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Skrog
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Jet	2	Stor	Kommerciel	156000	142000	3000	28000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Skrog
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	14100	13200	2800	2500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Skrog
PA28	Piper Warrior PA-28- 161/O-320-D3G	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig luftfart	2325	2325	1695	400	0	O320D3	Other (RPM)	213	113	Propel
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Stempelmotor	2	Lille	Almindelig luftfart	3600	3600	1654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Propel
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Stempelmotor	2	Lille	Almindelig luftfart	7000	7000	1850	1481	0	TIO542	Other (RPM)	213	109	Propel
PA42	Piper PA-42 / PT6A-41	Turbopropel	2	Lille	Almindelig luftfart	11200	10330	3300	1800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Propel
SABR80	NA Sabreliner 80	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	33720	27290	2490	3962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Skrog
SD330	Short SD3-30/PT6A- 45AR	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	22900	22600	3650	2670	3	PT6A45	CNT (% of Max Static Thrust)	211	109	Propel

SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	27300	26500	3470	4067	3	CT75	CNT (% of Max Static Thrust)	211	110	Propel
-------	--------------------	-------------	---	------	------------	-------	-------	------	------	---	------	------------------------------	-----	-----	--------

Tabel I-3: Standardprocedurer ved landing

ACFTID	Profil_ID	Procedure nr.	Procedure-type	Flap_ID	Starthøjde (fod)	Kalibreret Flyvehastighed ved start (knob)	Nedstigningsvinkel (grader)	Landingsrul (fod)	Afstand (fod)	Startkraft (% maks. kraft)
1900D	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO-A	6000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO-A	3000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	3	Nedstigning	ZERO-A	1500,0	146,0	3,0			
1900D	DEFAULT	4	Nedstigning	35-A	1000,0	118,0	3,0			
1900D	DEFAULT	5	Landing	35-A				57,2		
1900D	DEFAULT	6	Deceleration			84,0			515,2	40,0
1900D	DEFAULT	7	Deceleration			10,0			0,0	10,0
707320	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
707320	DEFAULT	2	Nedstigning	14	3000,0	160,0	3,0			
707320	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	145,0	3,0			
707320	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	131,6	3,0			
707320	DEFAULT	5	Landing	D-40				410,6		
707320	DEFAULT	6	Deceleration			124,9			3695,4	40,0
707320	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
707QN	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
707QN	DEFAULT	2	Nedstigning	14	3000,0	160,0	3,0			
707QN	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	145,0	3,0			
707QN	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	131,6	3,0			
707QN	DEFAULT	5	Landing	D-40				410,6		
707QN	DEFAULT	6	Deceleration			124,9			3695,4	40,0
707QN	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
717200	DEFAULT	1	Nedstigning	A_0U	6000,0	250,0	3,0			
717200	DEFAULT	2	Nedstigning	A_18U	3000,0	190,0	3,0			
717200	DEFAULT	3	Nedstigning	A_18D	1500,0	160,0	3,0			
717200	DEFAULT	4	Nedstigning	A_40D	1000,0	140,0	3,0			
717200	DEFAULT	5	Landing	A_40D				318,6		
717200	DEFAULT	6	Deceleration			130,0			2867,4	40,0

717200	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	8,6
720B	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
720B	DEFAULT	2	Nedstigning	20	3000,0	160,0	3,0			
720B	DEFAULT	3	Nedstigning	U-30	1500,0	149,0	3,0			
720B	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	139,0	3,0			
720B	DEFAULT	5	Landing	D-30				419,1		
720B	DEFAULT	6	Deceleration			131,9			3771,9	40,0
720B	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
727100	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
727100	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
727100	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	125,5	3,0			
727100	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	123,2	3,0			
727100	DEFAULT	5	Landing	D-30				342,6		
727100	DEFAULT	6	Deceleration			116,8			3083,4	40,0
727100	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
727D15	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
727D15	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
727D15	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	149,6	3,0			
727D15	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	147,6	3,0			
727D15	DEFAULT	5	Landing	D-30				347,6		
727D15	DEFAULT	6	Deceleration			140,0			3128,4	40,0
727D15	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
727D17	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
727D17	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
727D17	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	149,6	3,0			
727D17	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	147,6	3,0			
727D17	DEFAULT	5	Landing	D-30				394,6		
727D17	DEFAULT	6	Deceleration			140,0			3551,4	40,0
727D17	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
727EM1	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
727EM1	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
727EM1	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	125,5	3,0			

727EM1	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	123,2	3,0			
727EM1	DEFAULT	5	Landing	D-30				342,6		
727EM1	DEFAULT	6	Deceleration			116,8			3083,4	40,0
727EM1	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
727EM2	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	149,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	147,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	5	Landing	D-30				347,6		
727EM2	DEFAULT	6	Deceleration			140,0			3128,4	40,0
727EM2	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
727Q15	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	149,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	147,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	5	Landing	D-30				347,6		
727Q15	DEFAULT	6	Deceleration			140,0			3128,4	40,0
727Q15	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
727Q7	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	125,5	3,0			
727Q7	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	123,2	3,0			
727Q7	DEFAULT	5	Landing	D-30				342,6		
727Q7	DEFAULT	6	Deceleration			116,8			3083,4	40,0
727Q7	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
727Q9	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	145,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	143,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	5	Landing	D-30				394,6		
727Q9	DEFAULT	6	Deceleration			136,0			3551,4	40,0
727Q9	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0

727QF	DEFAULT	1	Nedstigning	U-ZERO	6000,0	250,0	3,0			
727QF	DEFAULT	2	Nedstigning	U-05	3000,0	160,0	3,0			
727QF	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	150,0	3,0			
727QF	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	131,0	3,0			
727QF	DEFAULT	5	Landing	D-30				363,0		
727QF	DEFAULT	6	Deceleration			121,0			2686,0	40,0
727QF	DEFAULT	7	Deceleration			60,0			0,0	10,0
737	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
737	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	170,0	3,0			
737	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	134,5	3,0			
737	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	131,5	3,0			
737	DEFAULT	5	Landing	D-30				255,6		
737	DEFAULT	6	Deceleration			124,8			2300,4	40,0
737	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
737300	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
737300	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	170,0	3,0			
737300	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	148,6	3,0			
737300	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	139,0	3,0			
737300	DEFAULT	5	Landing	D-30				316,8		
737300	DEFAULT	6	Deceleration			131,9			2851,2	40,0
737300	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
7373B2	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	170,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	148,6	3,0			
7373B2	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	139,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	5	Landing	D-30				316,8		
7373B2	DEFAULT	6	Deceleration			131,9			2851,2	40,0
7373B2	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
737400	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
737400	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	170,0	3,0			
737400	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	159,7	3,0			
737400	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	144,9	3,0			

737400	DEFAULT	5	Landing	D-30				360,2		
737400	DEFAULT	6	Deceleration			137,5			3241,8	40,0
737400	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
737500	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
737500	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	170,0	3,0			
737500	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	143,4	3,0			
737500	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	135,3	3,0			
737500	DEFAULT	5	Landing	D-30				314,2		
737500	DEFAULT	6	Deceleration			128,4			2827,8	40,0
737500	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
737700	DEFAULT	1	Nedstigning	T_ZERO	6000,0	250,0	3,0			
737700	DEFAULT	2	Nedstigning	T_5	3000,0	171,0	3,0			
737700	DEFAULT	3	Nedstigning	A_15	1500,0	140,0	3,0			
737700	DEFAULT	4	Nedstigning	A_40	1000,0	133,0	3,0			
737700	DEFAULT	5	Landing	A_40				304,7		
737700	DEFAULT	6	Deceleration			116,0			2741,9	40,0
737700	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
737D17	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
737D17	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	170,0	3,0			
737D17	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	140,2	3,0			
737D17	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	137,7	3,0			
737D17	DEFAULT	5	Landing	D-30				286,6		
737D17	DEFAULT	6	Deceleration			130,7			2579,4	40,0
737D17	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
737N17	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
737N17	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	170,0	3,0			
737N17	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	140,2	3,0			
737N17	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	137,7	3,0			
737N17	DEFAULT	5	Landing	D-30				286,6		
737N17	DEFAULT	6	Deceleration			130,7			2579,4	40,0
737N17	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
737N9	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			

737N9	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	170,0	3,0			
737N9	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	134,5	3,0			
737N9	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	131,5	3,0			
737N9	DEFAULT	5	Landing	D-30				255,6		
737N9	DEFAULT	6	Deceleration			124,8			2300,4	40,0
737N9	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
737QN	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
737QN	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	170,0	3,0			
737QN	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	134,5	3,0			
737QN	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	131,5	3,0			
737QN	DEFAULT	5	Landing	D-30				255,6		
737QN	DEFAULT	6	Deceleration			124,8			2300,4	40,0
737QN	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
74710Q	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	160,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	3	Nedstigning	D-20	1500,0	155,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	144,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	5	Landing	D-30				462,6		
74710Q	DEFAULT	6	Deceleration			136,6			4163,4	10,0
74710Q	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
747200	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
747200	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	160,0	3,0			
747200	DEFAULT	3	Nedstigning	D-20	1500,0	155,0	3,0			
747200	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	144,0	3,0			
747200	DEFAULT	5	Landing	D-30				462,6		
747200	DEFAULT	6	Deceleration			136,6			4163,4	10,0
747200	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
74720A	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
74720A	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	163,7	3,0			
74720A	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	150,0	3,0			
74720A	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	143,7	3,0			
74720A	DEFAULT	5	Landing	D-30				462,6		

74720A	DEFAULT	6	Deceleration			136,3			4163,4	10,0
74720A	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
74720B	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
74720B	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	171,9	3,0			
74720B	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	158,5	3,0			
74720B	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	151,9	3,0			
74720B	DEFAULT	5	Landing	D-30				462,6		
74720B	DEFAULT	6	Deceleration			144,1			4163,4	10,0
74720B	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
747400	DEFAULT	1	Nedstigning	5	6000,0	250,0	3,0			
747400	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	175,4	3,0			
747400	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	161,4	3,0			
747400	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	155,4	3,0			
747400	DEFAULT	5	Landing	D-30				533,6		
747400	DEFAULT	6	Deceleration			147,5			4802,4	10,0
747400	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
7478	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	278,8	3,0			
7478	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	279,5			30000,0	
7478	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	218,3			10000,0	
7478	DEFAULT	4	Horisontal-Tomgang		3000,0	186,1			3050,0	
7478	DEFAULT	5	Horisontal-Tomgang		3000,0	174,6			4500,0	
7478	DEFAULT	6	Horisontal	F_10	3000,0	162,3			2069,0	
7478	DEFAULT	7	Nedstigning	F_30	3000,0	157,4	3,0			
7478	DEFAULT	8	Landing	F_30				615,6		
7478	DEFAULT	9	Deceleration			150,4			5540,4	10,0
7478	DEFAULT	10	Deceleration			30,0			0,0	10,0
747SP	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
747SP	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	160,0	3,0			
747SP	DEFAULT	3	Nedstigning	D-20	1500,0	141,5	3,0			
747SP	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	132,4	3,0			

747SP	DEFAULT	5	Landing	D-30				436,6		
747SP	DEFAULT	6	Deceleration			125,6			3929,4	10,0
747SP	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
757PW	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
757PW	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
757PW	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	136,5	3,0			
757PW	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	134,2	3,0			
757PW	DEFAULT	5	Landing	D-30				335,7		
757PW	DEFAULT	6	Deceleration			127,3			3021,3	40,0
757PW	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
757RR	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
757RR	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	160,0	3,0			
757RR	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	136,7	3,0			
757RR	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	134,7	3,0			
757RR	DEFAULT	5	Landing	D-30				322,2		
757RR	DEFAULT	6	Deceleration			127,8			2899,8	40,0
757RR	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
767300	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
767300	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	167,0	3,0			
767300	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	141,0	3,0			
767300	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	137,1	3,0			
767300	DEFAULT	5	Landing	D-30				328,5		
767300	DEFAULT	6	Deceleration			130,1			2956,5	10,0
767300	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
767CF6	DEFAULT	1	Nedstigning	1	6000,0	250,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	168,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	143,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	138,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	5	Landing	D-30				327,6		
767CF6	DEFAULT	6	Deceleration			131,4			2948,4	10,0
767CF6	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
767JT9	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			

767JT9	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	168,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	143,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	138,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	5	Landing	D-30				331,6		
767JT9	DEFAULT	6	Deceleration			131,4			2984,4	10,0
767JT9	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
7773ER	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	249,9	3,0			
7773ER	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	249,9			20776,0	
7773ER	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	210,6			10088,0	
7773ER	DEFAULT	4	Horisontal-Tomgang		3000,0	185,4			5926,0	
7773ER	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		3000,0	170,4	3,0			
7773ER	DEFAULT	6	Nedstigning	F_30	2700,0	147,8	3,0			
7773ER	DEFAULT	7	Landing	F_30				427,1		
7773ER	DEFAULT	8	Deceleration			140,8			3843,5	10,0
7773ER	DEFAULT	9	Deceleration			30,0			0,0	10,0
7878R	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	249,0	3,0			
7878R	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	249,5			20950,0	
7878R	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	214,3			10000,0	
7878R	DEFAULT	4	Horisontal-Tomgang		3000,0	178,9			5000,0	
7878R	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		3000,0	157,0	3,0			
7878R	DEFAULT	6	Nedstigning	FLAP30	2725,0	142,3	3,0			
7878R	DEFAULT	7	Landing	FLAP30				362,7		
7878R	DEFAULT	8	Deceleration			135,3			3264,3	10,0
7878R	DEFAULT	9	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A300-622R	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,3			
A300-622R	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			14583,3	
A300-622R	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	210,9			7398,3	

A300-622R	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	185,1	3,0			
A300-622R	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2417,0	175,9	3,0			
A300-622R	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		1818,0	149,0	3,0			
A300-622R	DEFAULT	7	Nedstigning	FULL_D	1615,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	50,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	9	Landing	FULL_D				305,3		
A300-622R	DEFAULT	10	Deceleration			130,5			2747,8	10,0
A300-622R	DEFAULT	11	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A300B4-203	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	2	Nedstigning	1	3000,0	158,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	148,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	4	Nedstigning	D-25	1000,0	140,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	5	Landing	D-25				387,6		
A300B4-203	DEFAULT	6	Deceleration			132,8			3488,4	40,0
A300B4-203	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A310-304	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,2			
A310-304	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			14609,6	
A310-304	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	211,6			8736,9	
A310-304	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	180,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2551,0	169,3	3,0			
A310-304	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2147,0	148,0	3,0			
A310-304	DEFAULT	7	Nedstigning	FULL_D	2000,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	50,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	9	Landing	FULL_D				302,9		
A310-304	DEFAULT	10	Deceleration			131,6			2726,6	10,0
A310-304	DEFAULT	11	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A319-131	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,1			
A319-131	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			19940,9	
A319-131	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	197,5			4813,0	
A319-131	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	181,4	3,0			

A319-131	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2610,0	167,7	3,0			
A319-131	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2114,0	138,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	7	Nedstigning	FULL_D	1971,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	50,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	9	Landing	FULL_D				152,3		
A319-131	DEFAULT	10	Deceleration			122,3			1370,6	40,0
A319-131	DEFAULT	11	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A320-211	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,5			
A320-211	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			16811,0	
A320-211	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	201,1			5547,9	
A320-211	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	182,2	3,0			
A320-211	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2614,0	173,7	3,0			
A320-211	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		1942,0	141,0	3,0			
A320-211	DEFAULT	7	Nedstigning	FULL_D	1823,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	50,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	9	Landing	FULL_D				303,5		
A320-211	DEFAULT	10	Deceleration			129,6			2731,6	40,0
A320-211	DEFAULT	11	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A320-232	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	2,8			
A320-232	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			20003,3	
A320-232	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	198,7			4629,3	
A320-232	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	183,5	3,0			
A320-232	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2613,0	172,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2033,0	142,2	3,0			
A320-232	DEFAULT	7	Nedstigning	FULL_D	1819,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	50,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	9	Landing	FULL_D				311,0		
A320-232	DEFAULT	10	Deceleration			130,8			2799,4	40,0
A320-232	DEFAULT	11	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A321-232	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,1			

A321-232	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			14717,8	
A321-232	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	211,2			6135,2	
A321-232	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	191,6	3,0			
A321-232	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2530,0	175,2	3,0			
A321-232	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2133,0	149,8	3,0			
A321-232	DEFAULT	7	Nedstigning	FULL_D	2003,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	50,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	9	Landing	FULL_D				345,2		
A321-232	DEFAULT	10	Deceleration			135,5			3106,8	40,0
A321-232	DEFAULT	11	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A330-301	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,1			
A330-301	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			19547,2	
A330-301	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	200,9			10029,5	
A330-301	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	166,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2547,0	154,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2292,0	140,5	3,0			
A330-301	DEFAULT	7	Nedstigning	FULL_D	2144,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	50,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	9	Landing	FULL_D				210,4		
A330-301	DEFAULT	10	Deceleration			127,9			1893,8	10,0
A330-301	DEFAULT	11	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A330-343	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	2,4			
A330-343	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			20711,9	
A330-343	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	207,9			11430,4	
A330-343	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	174,4	3,0			
A330-343	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2517,0	165,0	3,0			
A330-343	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2431,0	161,7	3,0			
A330-343	DEFAULT	7	Nedstigning-Tomgang		2113,0	146,6	3,0			
A330-343	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	1938,0	135,5	3,0			

A330-343	DEFAULT	9	Nedstigning	FULL_D	50,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	10	Landing	FULL_D				378,0		
A330-343	DEFAULT	11	Deceleration			132,5			3402,6	10,0
A330-343	DEFAULT	12	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A340-211	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,3			
A340-211	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			14038,7	
A340-211	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	212,7			10866,1	
A340-211	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	175,6	3,0			
A340-211	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2471,0	160,3	3,0			
A340-211	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2336,0	153,8	3,0			
A340-211	DEFAULT	7	Nedstigning-Tomgang		2066,0	138,5	3,0			
A340-211	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	1976,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	9	Nedstigning	FULL_D	50,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	10	Landing	FULL_D				381,8		
A340-211	DEFAULT	11	Deceleration			129,1			3436,6	10,0
A340-211	DEFAULT	12	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A340-642	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	2,8			
A340-642	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			15853,0	
A340-642	DEFAULT	3	Horisontal-Tomgang		3000,0	212,1			9839,2	
A340-642	DEFAULT	4	Nedstigning-Tomgang		3000,0	188,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		2333,0	178,1	3,0			
A340-642	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2191,0	173,2	3,0			
A340-642	DEFAULT	7	Nedstigning-Tomgang		1805,0	155,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	8	Nedstigning	FULL_D	1650,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	9	Nedstigning	FULL_D	50,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	10	Landing	FULL_D				280,7		
A340-642	DEFAULT	11	Deceleration			144,8			2526,5	10,0
A340-642	DEFAULT	12	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A380-841	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,0			
A380-841	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			18044,6	

A380-841	DEFAULT	3	Horisontal	A_1+F	3000,0				11893,0	
A380-841	DEFAULT	4	Horisontal-Tomgang		3000,0	205,0			9691,6	
A380-841	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		3000,0	172,6	3,0			
A380-841	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2446,0	161,2	3,0			
A380-841	DEFAULT	7	Nedstigning	A_FULL	1976,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	8	Nedstigning	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	9	Landing	A_FULL				636,8		
A380-841	DEFAULT	10	Deceleration			136,3			5731,3	10,0
A380-841	DEFAULT	11	Deceleration			30,0			0,0	10,0
A380-861	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	2,7			
A380-861	DEFAULT	2	Horisontal-Tomgang		3000,0	250,0			20036,1	
A380-861	DEFAULT	3	Horisontal	A_1+F	3000,0				11896,0	
A380-861	DEFAULT	4	Horisontal-Tomgang		3000,0	205,0			10213,0	
A380-861	DEFAULT	5	Nedstigning-Tomgang		3000,0	172,6	3,0			
A380-861	DEFAULT	6	Nedstigning-Tomgang		2445,0	161,2	3,0			
A380-861	DEFAULT	7	Nedstigning	A_FULL	1976,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	8	Nedstigning	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	9	Landing	A_FULL				636,8		
A380-861	DEFAULT	10	Deceleration			136,3			5731,3	10,0
A380-861	DEFAULT	11	Deceleration			30,0			0,0	10,0
BAC111	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
BAC111	DEFAULT	2	Nedstigning	INT1	3000,0	153,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	3	Nedstigning	U-INT	1500,0	143,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	4	Nedstigning	D-45	1000,0	133,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	5	Landing	D-45				305,0		
BAC111	DEFAULT	6	Deceleration			126,5			2745,0	40,0
BAC111	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
BAE146	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	2	Nedstigning	18	3000,0	180,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	3	Nedstigning	D-24	1500,0	166,5	3,0			

BAE146	DEFAULT	4	Nedstigning	D-33	1000,0	123,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	5	Landing	D-33				243,9		
BAE146	DEFAULT	6	Deceleration			116,7			2195,1	40,0
BAE146	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
BAE300	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	2	Nedstigning	18	3000,0	180,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	3	Nedstigning	D-24	1500,0	167,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	4	Nedstigning	D-33	1000,0	124,4	3,0			
BAE300	DEFAULT	5	Landing	D-33				261,0		
BAE300	DEFAULT	6	Deceleration			118,0			2349,0	40,0
BAE300	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
BEC58P	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	130,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	2	Nedstigning	TO	3000,0	119,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	109,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	99,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	5	Landing	D-30				188,8		
BEC58P	DEFAULT	6	Deceleration			93,9			1699,2	40,0
BEC58P	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_3DEG1		Nedstigning	ZERO	6000,0	130,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG2		Nedstigning	TO	3000,0	119,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG3		Nedstigning	D-15	1500,0	109,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG4		Nedstigning	D-30	1000,0	99,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG5		Landing	D-30				188,8		
BEC58P	STD_3DEG6		Deceleration			93,9			1699,2	40,0
BEC58P	STD_3DEG7		Deceleration			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_5DEG1		Nedstigning	ZERO	6000,0	130,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG2		Nedstigning	TO	3000,0	119,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG3		Nedstigning	D-15	1500,0	109,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG4		Nedstigning	D-30	1000,0	99,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG5		Landing	D-30				188,8		
BEC58P	STD_5DEG6		Deceleration			93,9			1699,2	40,0
BEC58P	STD_5DEG7		Deceleration			30,0			0,0	10,0

CIT3	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CIT3	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	139,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	129,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	119,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	5	Landing	D-40				153,9		
CIT3	DEFAULT	6	Deceleration			113,4			1385,1	40,0
CIT3	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CL600	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CL600	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	152,1	3,0			
CL600	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	142,1	3,0			
CL600	DEFAULT	4	Nedstigning	D-45	1000,0	132,1	3,0			
CL600	DEFAULT	5	Landing	D-45				201,6		
CL600	DEFAULT	6	Deceleration			125,3			1814,4	40,0
CL600	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CL601	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CL601	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	158,5	3,0			
CL601	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	148,5	3,0			
CL601	DEFAULT	4	Nedstigning	D-45	1000,0	138,5	3,0			
CL601	DEFAULT	5	Landing	D-45				224,1		
CL601	DEFAULT	6	Deceleration			131,4			2016,9	40,0
CL601	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CNA172	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO-D	6000,0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO-D	4000,0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	3	Nedstigning	ZERO-D	3000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	4	Nedstigning	10-D	1000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	5	Nedstigning	10-D	600,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	6	Nedstigning	10-D	500,0	70,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	7	Landing	10-D				30,0		
CNA172	DEFAULT	8	Deceleration			62,0			530,0	10,0
CNA172	DEFAULT	9	Deceleration			10,0			0,0	10,0
CNA182	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO-A	6000,0	110,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO-A	4000,0	90,0	3,0			

CNA182	DEFAULT	3	Nedstigning	ZERO-A	2000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	4	Nedstigning	F10APP	1000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	5	Nedstigning	F30APP	500,0	65,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	6	Landing	F30APP				30,0		
CNA182	DEFAULT	7	Deceleration			65,0			560,0	10,0
CNA182	DEFAULT	8	Deceleration			10,0			0,0	10,0
CNA208	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO-A	6000,0	140,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO-A	4000,0	124,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	3	Nedstigning	ZERO-A	2000,0	108,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	4	Nedstigning	F30APP	1000,0	100,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	5	Nedstigning	F30APP	500,0	80,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	6	Landing	F30APP				100,0		
CNA208	DEFAULT	7	Deceleration			78,0			815,0	10,0
CNA208	DEFAULT	8	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CNA441	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	160,0	3,0			
CNA441	DEFAULT	2	Nedstigning	TO	3000,0	113,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	103,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	4	Nedstigning	D-L	1000,0	93,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	5	Landing	D-L				79,1		
CNA441	DEFAULT	6	Deceleration			89,1			711,9	40,0
CNA441	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CNA500	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CNA500	DEFAULT	2	Nedstigning	1	3000,0	131,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	121,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	111,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	5	Landing	D-35				179,1		
CNA500	DEFAULT	6	Deceleration			105,6			1611,9	40,0
CNA500	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CNA510	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO_C	6000,0	250,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO_C	3000,0	160,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	3	Nedstigning	A_15	1500,0	91,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	4	Nedstigning	A_35	1000,0	85,1	3,0			

CNA510	DEFAULT	5	Landing	A_35				175,5		
CNA510	DEFAULT	6	Deceleration				78,1		1579,5	40,0
CNA510	DEFAULT	7	Deceleration				30,0		0,0	10,0
CNA525C	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO_C	6000,0	250,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO_C	3000,0	130,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	3	Nedstigning	A_15	1500,0	119,7	3,0			
CNA525C	DEFAULT	4	Nedstigning	A_35	1000,0	111,8	3,0			
CNA525C	DEFAULT	5	Landing	A_35				200,0		
CNA525C	DEFAULT	6	Deceleration				115,0		1500,0	40,0
CNA525C	DEFAULT	7	Deceleration				30,0		0,0	10,0
CNA55B	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO_C	6000,0	250,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO_C	3000,0	160,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	3	Nedstigning	A_15	1500,0	111,8	3,0			
CNA55B	DEFAULT	4	Nedstigning	A_35	1000,0	105,3	3,0			
CNA55B	DEFAULT	5	Landing	A_35				175,5		
CNA55B	DEFAULT	6	Deceleration				100,0		1580,0	40,0
CNA55B	DEFAULT	7	Deceleration				30,0		0,0	10,0
CNA560E	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CNA560E	DEFAULT	2	Nedstigning	15 U	3000,0	107,5	3,0			
CNA560E	DEFAULT	3	Nedstigning	35 D	1500,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	4	Nedstigning	35 D	1000,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	5	Landing	35 D				200,0		
CNA560E	DEFAULT	6	Deceleration				100,0		1000,0	60,0
CNA560E	DEFAULT	7	Deceleration				30,0		0,0	10,0
CNA560U	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	2	Nedstigning	7	3000,0	120,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	3	Nedstigning	D 15	1500,0	110,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	4	Nedstigning	D 35	1000,0	101,8	3,0			
CNA560U	DEFAULT	5	Landing	D 35				175,0		
CNA560U	DEFAULT	6	Deceleration				93,0		1385,1	60,0
CNA560U	DEFAULT	7	Deceleration				30,0		0,0	10,0
CNA560XL	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			

CNA560XL	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO	3000,0	132,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	3	Nedstigning	D 15U	1500,0	122,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	4	Nedstigning	D 35D	1000,0	112,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	5	Landing	D 35D				500,0		
CNA560XL	DEFAULT	6	Deceleration			108,0			2700,0	60,0
CNA560XL	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CNA680	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO	3000,0	160,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	3	Nedstigning	15 GU	1500,0	112,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	4	Nedstigning	35 GD	1000,0	105,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	5	Landing	35 GD				200,0		
CNA680	DEFAULT	6	Deceleration			100,0			1580,0	60,0
CNA680	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CNA750	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CNA750	DEFAULT	2	Nedstigning	15_GU	3000,0	127,4	3,0			
CNA750	DEFAULT	3	Nedstigning	35_GD	1500,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	4	Nedstigning	35_GD	1000,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	5	Landing	35_GD				200,0		
CNA750	DEFAULT	6	Deceleration			115,0			1500,0	40,0
CNA750	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_15	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_15	2	Nedstigning	15_GU	3000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_15	3	Nedstigning	35_GD	1500,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	4	Nedstigning	35_GD	1000,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	5	Landing	35_GD				200,0		
CNA750	FLAP_15	6	Deceleration			115,0			1500,0	40,0
CNA750	FLAP_15	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_5	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_5	2	Nedstigning	5_GU	3000,0	135,2	3,0			
CNA750	FLAP_5	3	Nedstigning	15_GD	1500,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	4	Nedstigning	15_GD	1000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	5	Landing	15_GD				200,0		

CNA750	FLAP_5	6	Deceleration			115,0			1500,0	40,0
CNA750	FLAP_5	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CONCRD	DEFAULT	1	Nedstigning	CL1	6000,0	250,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO	3000,0	194,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	3	Nedstigning	U-L	1500,0	184,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	4	Nedstigning	D-L	1000,0	164,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	5	Landing	D-L				858,6		
CONCRD	DEFAULT	6	Deceleration			155,5			7727,4	40,0
CONCRD	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	Nedstigning	20	3500,0	170,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	Nedstigning	U-45	1500,0	160,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	Nedstigning	D-45	1000,0	140,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	Landing	D-45				415,8		
CRJ9-ER	DEFAULT	6	Deceleration			143,0			2528,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	Nedstigning	20	3500,0	170,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	Nedstigning	U-45	1500,0	160,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	Nedstigning	D-45	1000,0	141,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	Landing	D-45				424,7		
CRJ9-LR	DEFAULT	6	Deceleration			144,0			2577,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
CVR580	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	200,0	3,0			
CVR580	DEFAULT	2	Nedstigning	INTR	3000,0	146,3	3,0			
CVR580	DEFAULT	3	Nedstigning	D-28	1500,0	112,4	3,0			
CVR580	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	106,3	3,0			
CVR580	DEFAULT	5	Landing	D-40				287,6		
CVR580	DEFAULT	6	Deceleration			100,9			2588,4	40,0
CVR580	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC1010	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC1010	DEFAULT	2	Nedstigning	INT	3000,0	163,7	3,0			

DC1010	DEFAULT	3	Nedstigning	U-35	1500,0	153,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	143,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	5	Landing	D-35				428,4		
DC1010	DEFAULT	6	Deceleration			136,3			3855,6	10,0
DC1010	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC1030	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC1030	DEFAULT	2	Nedstigning	INT2	3000,0	172,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	3	Nedstigning	U-20	1500,0	162,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	152,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	5	Landing	D-35				392,2		
DC1030	DEFAULT	6	Deceleration			144,8			3529,8	10,0
DC1030	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC1040	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC1040	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	173,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	3	Nedstigning	U-35	1500,0	163,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	153,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	5	Landing	D-35				446,4		
DC1040	DEFAULT	6	Deceleration			145,6			4017,6	10,0
DC1040	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC3	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	140,0	3,0			
DC3	DEFAULT	2	Nedstigning	TO	3000,0	109,0	3,0			
DC3	DEFAULT	3	Nedstigning	U-INT	1500,0	99,0	3,0			
DC3	DEFAULT	4	Nedstigning	D-45	1000,0	88,9	3,0			
DC3	DEFAULT	5	Landing	D-45				104,6		
DC3	DEFAULT	6	Deceleration			84,3			941,4	34,3
DC3	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC6	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	160,0	3,0			
DC6	DEFAULT	2	Nedstigning	TO	3000,0	106,1	3,0			
DC6	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	96,1	3,0			
DC6	DEFAULT	4	Nedstigning	D-L	1000,0	86,1	3,0			
DC6	DEFAULT	5	Landing	D-L				175,5		
DC6	DEFAULT	6	Deceleration			81,7			1579,5	40,0

DC6	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC850	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC850	DEFAULT	2	Nedstigning	INT	3000,0	165,6	3,0			
DC850	DEFAULT	3	Nedstigning	D-35	1500,0	152,7	3,0			
DC850	DEFAULT	4	Nedstigning	D-50	1000,0	145,6	3,0			
DC850	DEFAULT	5	Landing	D-50				390,6		
DC850	DEFAULT	6	Deceleration			138,1			3515,4	40,0
DC850	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC860	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC860	DEFAULT	2	Nedstigning	INT	3000,0	161,5	3,0			
DC860	DEFAULT	3	Nedstigning	D-35	1500,0	155,7	3,0			
DC860	DEFAULT	4	Nedstigning	D-50	1000,0	151,5	3,0			
DC860	DEFAULT	5	Landing	D-50				382,5		
DC860	DEFAULT	6	Deceleration			143,7			3442,5	40,0
DC860	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC870	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC870	DEFAULT	2	Nedstigning	INT	3000,0	166,7	3,0			
DC870	DEFAULT	3	Nedstigning	D-35	1500,0	150,8	3,0			
DC870	DEFAULT	4	Nedstigning	D-50	1000,0	146,7	3,0			
DC870	DEFAULT	5	Landing	D-50				489,6		
DC870	DEFAULT	6	Deceleration			139,2			4406,4	40,0
DC870	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC8QN	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC8QN	DEFAULT	2	Nedstigning	INT	3000,0	161,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	3	Nedstigning	D-35	1500,0	155,7	3,0			
DC8QN	DEFAULT	4	Nedstigning	D-50	1000,0	151,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	5	Landing	D-50				382,5		
DC8QN	DEFAULT	6	Deceleration			143,7			3442,5	40,0
DC8QN	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC910	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC910	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	150,2	3,0			
DC910	DEFAULT	3	Nedstigning	U-15	1500,0	140,2	3,0			

DC910	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	130,2	3,0			
DC910	DEFAULT	5	Landing	D-35				357,3		
DC910	DEFAULT	6	Deceleration			123,5			3215,7	40,0
DC910	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC930	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC930	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	162,5	3,0			
DC930	DEFAULT	3	Nedstigning	U-15	1500,0	152,5	3,0			
DC930	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	142,5	3,0			
DC930	DEFAULT	5	Landing	D-35				325,8		
DC930	DEFAULT	6	Deceleration			135,2			2932,2	40,0
DC930	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC93LW	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC93LW	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	162,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	3	Nedstigning	U-15	1500,0	152,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	142,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	5	Landing	D-35				325,8		
DC93LW	DEFAULT	6	Deceleration			135,2			2932,2	40,0
DC93LW	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC950	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC950	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	167,3	3,0			
DC950	DEFAULT	3	Nedstigning	U-15	1500,0	157,3	3,0			
DC950	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	147,3	3,0			
DC950	DEFAULT	5	Landing	D-35				343,8		
DC950	DEFAULT	6	Deceleration			139,7			3094,2	40,0
DC950	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC95HW	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC95HW	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	167,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	3	Nedstigning	U-15	1500,0	157,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	147,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	5	Landing	D-35				343,8		
DC95HW	DEFAULT	6	Deceleration			139,7			3094,2	40,0
DC95HW	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0

DC9Q7	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	150,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	3	Nedstigning	U-15	1500,0	140,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	130,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	5	Landing	D-35				357,3		
DC9Q7	DEFAULT	6	Deceleration			123,5			3215,7	40,0
DC9Q7	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DC9Q9	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	162,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	3	Nedstigning	U-15	1500,0	152,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	142,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	5	Landing	D-35				325,8		
DC9Q9	DEFAULT	6	Deceleration			135,2			2932,2	40,0
DC9Q9	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DHC6	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	120,0	3,0			
DHC6	DEFAULT	2	Nedstigning	INTR	3000,0	80,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	70,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	4	Nedstigning	D-L	1000,0	60,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	5	Landing	D-L				39,6		
DHC6	DEFAULT	6	Deceleration			57,6			356,4	40,0
DHC6	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DHC6QP	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	120,0	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	2	Nedstigning	INTR	3000,0	80,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	70,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	4	Nedstigning	D-L	1000,0	60,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	5	Landing	D-L				39,6		
DHC6QP	DEFAULT	6	Deceleration			57,6			356,4	40,0
DHC6QP	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DHC7	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	160,0	3,0			
DHC7	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	116,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	106,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	4	Nedstigning	D-25	1000,0	96,2	3,0			

DHC7	DEFAULT	5	Landing	D-25				98,1		
DHC7	DEFAULT	6	Deceleration			91,3			882,9	40,0
DHC7	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DHC8	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	165,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	109,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	96,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	89,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	5	Landing	D-35				174,6		
DHC8	DEFAULT	6	Deceleration			84,4			1571,4	24,6
DHC8	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	4,1
DHC830	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	179,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	128,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	116,9	3,0			
DHC830	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	108,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	5	Landing	D-35				219,6		
DHC830	DEFAULT	6	Deceleration			102,5			1976,4	26,1
DHC830	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	4,4
DO228	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO-A	6000,0	200,0	3,0			
DO228	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO-A	4000,0	160,0	3,0			
DO228	DEFAULT	3	Nedstigning	ZERO-A	2000,0	120,0	3,0			
DO228	DEFAULT	4	Nedstigning	F30APP	1000,0	100,0	3,0			
DO228	DEFAULT	5	Nedstigning	F30APP	50,0	88,0	3,0			
DO228	DEFAULT	6	Landing	F30APP				100,0		
DO228	DEFAULT	7	Deceleration			80,0			1320,9	10,0
DO228	DEFAULT	8	Deceleration			30,0			0,0	10,0
DO328	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO-A	6000,0	200,0	3,0			
DO328	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO-A	4000,0	175,0	3,0			
DO328	DEFAULT	3	Nedstigning	ZERO-A	2000,0	150,0	3,0			
DO328	DEFAULT	4	Nedstigning	F32APP	1000,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	5	Nedstigning	F32APP	500,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	6	Landing	F32APP				50,0		
DO328	DEFAULT	7	Deceleration			109,0			2216,0	10,0

DO328	DEFAULT	8	Deceleration			30,0			0,0	10,0
ECLIPSE500	DEFAULT	1	Nedstigning	A_T_DN	6000,0	170,0	3,0			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	Nedstigning	A_T_DN	5000,0	160,0	3,0			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	Nedstigning	A_A_DN	3000,0	100,4	3,0			
ECLIPSE500	DEFAULT	4	Nedstigning	A_A_DN	2000,0	100,4	3,0			
ECLIPSE500	DEFAULT	5	Nedstigning	A_A_DN	1000,0	100,4	3,0			
ECLIPSE500	DEFAULT	6	Nedstigning	A_A_DN	100,0	90,4	3,0			
ECLIPSE500	DEFAULT	7	Landing	A_A_DN				144,0		
ECLIPSE500	DEFAULT	8	Deceleration			70,0			1291,0	10,0
ECLIPSE500	DEFAULT	9	Deceleration			20,0			0,0	10,0
EMB120	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	141,5	3,0			
EMB120	DEFAULT	2	Nedstigning	15	3000,0	132,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	127,4	3,0			
EMB120	DEFAULT	4	Nedstigning	D-45	1000,0	119,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	5	Landing	D-45				95,0		
EMB120	DEFAULT	6	Deceleration			116,1			855,0	40,0
EMB120	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
EMB145	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	2	Nedstigning	D-22	3000,0	150,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	3	Nedstigning	D-45	1500,0	140,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	4	Nedstigning	D-45	1000,0	134,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	5	Landing	D-45				285,5		
EMB145	DEFAULT	6	Deceleration			130,0			2569,5	40,0
EMB145	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
EMB14L	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	2	Nedstigning	D-22	1500,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	3	Nedstigning	D-45	1000,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	4	Nedstigning	D-45	500,0	138,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	5	Landing	D-45				285,5		
EMB14L	DEFAULT	6	Deceleration			132,0			2569,5	40,0
EMB14L	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
EMB170	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,0			

EMB170	DEFAULT	2	Nedstigning-Tomgang		3000,0	180,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	3	Nedstigning-Tomgang		2000,0	140,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	4	Nedstigning	FULL	1500,0	130,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	5	Landing	FULL				267,2		
EMB170	DEFAULT	6	Deceleration			120,0			2405,0	40,0
EMB170	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
EMB175	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	2	Nedstigning-Tomgang		3000,0	180,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	3	Nedstigning-Tomgang		2000,0	140,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	4	Nedstigning	FULL	1500,0	130,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	5	Landing	FULL				276,3		
EMB175	DEFAULT	6	Deceleration			120,0			2487,0	40,0
EMB175	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
EMB190	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	2	Nedstigning-Tomgang		3000,0	180,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	3	Nedstigning-Tomgang		2000,0	140,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	4	Nedstigning	FULL	1500,0	130,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	5	Landing	FULL				271,9		
EMB190	DEFAULT	6	Deceleration			120,0			2447,0	40,0
EMB190	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
EMB195	DEFAULT	1	Nedstigning-Tomgang		6000,0	250,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	2	Nedstigning-Tomgang		3000,0	180,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	3	Nedstigning-Tomgang		2000,0	140,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	4	Nedstigning	FULL	1500,0	130,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	5	Landing	FULL				281,1		
EMB195	DEFAULT	6	Deceleration			120,0			2530,0	40,0
EMB195	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
F10062	DEFAULT	1	Nedstigning	TO	6000,0	250,0	3,0			
F10062	DEFAULT	2	Nedstigning	INT2	3000,0	161,3	3,0			
F10062	DEFAULT	3	Nedstigning	U-INT	1500,0	141,3	3,0			

F10062	DEFAULT	4	Nedstigning	D-42	1000,0	131,3	3,0			
F10062	DEFAULT	5	Landing	D-42				315,0		
F10062	DEFAULT	6	Deceleration			124,5			2835,0	40,0
F10062	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
F10065	DEFAULT	1	Nedstigning	TO	6000,0	250,0	3,0			
F10065	DEFAULT	2	Nedstigning	INT2	3000,0	163,1	3,0			
F10065	DEFAULT	3	Nedstigning	U-INT	1500,0	143,1	3,0			
F10065	DEFAULT	4	Nedstigning	D-42	1000,0	133,1	3,0			
F10065	DEFAULT	5	Landing	D-42				328,0		
F10065	DEFAULT	6	Deceleration			126,3			2952,0	40,0
F10065	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
F28MK2	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
F28MK2	DEFAULT	2	Nedstigning	INT2	3000,0	152,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	3	Nedstigning	U-INTR	1500,0	132,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	4	Nedstigning	D-42	1000,0	122,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	5	Landing	D-42				223,2		
F28MK2	DEFAULT	6	Deceleration			116,6			2008,8	40,0
F28MK2	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
F28MK4	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
F28MK4	DEFAULT	2	Nedstigning	INT2	3000,0	153,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	3	Nedstigning	U-INTR	1500,0	133,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	4	Nedstigning	D-42	1000,0	123,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	5	Landing	D-42				223,7		
F28MK4	DEFAULT	6	Deceleration			117,2			2013,3	40,0
F28MK4	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
FAL20	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
FAL20	DEFAULT	2	Nedstigning	INTR	3000,0	142,2	3,0			
FAL20	DEFAULT	3	Nedstigning	D-25	1500,0	126,1	3,0			
FAL20	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	124,2	3,0			
FAL20	DEFAULT	5	Landing	D-40				128,7		
FAL20	DEFAULT	6	Deceleration			117,9			1158,3	40,0
FAL20	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0

GII	DEFAULT	1	Nedstigning	L-0-U	6000,0	230,0	3,0			
GII	DEFAULT	2	Nedstigning	L-10-U	3000,0	170,0	3,0			
GII	DEFAULT	3	Nedstigning	L-20-D	1500,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	4	Nedstigning	L-20-D	1000,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	5	Nedstigning	L-39-D	200,0	143,6	3,0			
GII	DEFAULT	6	Landing	L-39-D				790,0		
GII	DEFAULT	7	Deceleration			117,0			760,0	40,0
GII	DEFAULT	8	Deceleration			20,0			0,0	10,0
GIIB	DEFAULT	1	Nedstigning	L-0-U	6000,0	230,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	2	Nedstigning	L-10-U	3000,0	170,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	3	Nedstigning	L-20-D	1500,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	4	Nedstigning	L-20-D	1000,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	5	Nedstigning	L-39-D	200,0	139,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	6	Landing	L-39-D				790,0		
GIIB	DEFAULT	7	Deceleration			113,0			760,0	40,0
GIIB	DEFAULT	8	Deceleration			20,0			0,0	10,0
GIV	DEFAULT	1	Nedstigning	L-0-U	6000,0	250,0	3,0			
GIV	DEFAULT	2	Nedstigning	L-0-U	3000,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	3	Nedstigning	L-20-D	1500,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	4	Nedstigning	L-39-D	1000,0	151,5	3,0			
GIV	DEFAULT	5	Landing	L-39-D				298,0		
GIV	DEFAULT	6	Deceleration			80,0			982,0	40,0
GIV	DEFAULT	7	Deceleration			20,0			0,0	4,0
GV	DEFAULT	1	Nedstigning	L-0-U	6000,0	250,0	3,0			
GV	DEFAULT	2	Nedstigning	L-20-U	3000,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	3	Nedstigning	L-20-D	1500,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	4	Nedstigning	L-39-D	1000,0	137,8	3,0			
GV	DEFAULT	5	Landing	L-39-D				300,0		
GV	DEFAULT	6	Deceleration			107,0			1157,0	40,0
GV	DEFAULT	7	Deceleration			20,0			0,0	4,6
HS748A	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	160,0	3,0			
HS748A	DEFAULT	2	Nedstigning	INTR	3000,0	110,1	3,0			

HS748A	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	100,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	90,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	5	Landing	D-30				207,0		
HS748A	DEFAULT	6	Deceleration			85,5			1863,0	40,0
HS748A	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
IA1125	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
IA1125	DEFAULT	2	Nedstigning	INTR	3000,0	152,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	142,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	132,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	5	Landing	D-40				236,6		
IA1125	DEFAULT	6	Deceleration			125,3			2129,4	40,0
IA1125	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
L1011	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
L1011	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	160,5	3,0			
L1011	DEFAULT	3	Nedstigning	D-33	1500,0	162,9	3,0			
L1011	DEFAULT	4	Nedstigning	D-42	1000,0	145,5	3,0			
L1011	DEFAULT	5	Landing	D-42				417,0		
L1011	DEFAULT	6	Deceleration			138,1			3753,0	10,0
L1011	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
L10115	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
L10115	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	162,4	3,0			
L10115	DEFAULT	3	Nedstigning	D-33	1500,0	151,2	3,0			
L10115	DEFAULT	4	Nedstigning	D-42	1000,0	147,4	3,0			
L10115	DEFAULT	5	Landing	D-42				516,6		
L10115	DEFAULT	6	Deceleration			139,8			4649,4	10,0
L10115	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
L188	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	200,0	3,0			
L188	DEFAULT	2	Nedstigning	INTR	3000,0	147,5	3,0			
L188	DEFAULT	3	Nedstigning	D-78-%	1500,0	135,6	3,0			
L188	DEFAULT	4	Nedstigning	D-100	1000,0	129,8	3,0			
L188	DEFAULT	5	Landing	D-100				351,0		
L188	DEFAULT	6	Deceleration			123,1			3159,0	40,0

L188	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
LEAR25	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
LEAR25	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	161,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	151,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	141,7	3,0			
LEAR25	DEFAULT	5	Landing	D-40				140,4		
LEAR25	DEFAULT	6	Deceleration			134,4			1263,6	40,0
LEAR25	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
LEAR35	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
LEAR35	DEFAULT	2	Nedstigning	10	3000,0	144,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	134,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	127,8	3,0			
LEAR35	DEFAULT	5	Landing	D-40				181,4		
LEAR35	DEFAULT	6	Deceleration			121,2			1632,6	40,0
LEAR35	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
MD9025	DEFAULT	1	Nedstigning	U-0	6000,0	185,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	2	Nedstigning	D-28	3000,0	154,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	3	Nedstigning	D-28	1500,0	150,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	145,3	3,0			
MD9025	DEFAULT	5	Landing	D-40				346,0		
MD9025	DEFAULT	6	Deceleration			130,0			2100,0	40,0
MD9025	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	9,6
MD9028	DEFAULT	1	Nedstigning	U-0	6000,0	185,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	2	Nedstigning	D-28	3000,0	154,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	3	Nedstigning	D-28	1500,0	150,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	4	Nedstigning	D-40	1000,0	145,3	3,0			
MD9028	DEFAULT	5	Landing	D-40				346,0		
MD9028	DEFAULT	6	Deceleration			130,0			2100,0	40,0
MD9028	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	8,6
MU3001	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	250,0	3,0			
MU3001	DEFAULT	2	Nedstigning	1	3000,0	133,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	123,8	3,0			

MU3001	DEFAULT	4	Nedstigning	D-30	1000,0	117,1	3,0			
MU3001	DEFAULT	5	Landing	D-30				156,6		
MU3001	DEFAULT	6	Deceleration			111,1			1409,4	40,0
MU3001	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
PA30	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO-A	6000,0	120,0	3,0			
PA30	DEFAULT	2	Nedstigning	27-A	3000,0	109,0	3,0			
PA30	DEFAULT	3	Nedstigning	27-A	1500,0	96,0	3,0			
PA30	DEFAULT	4	Nedstigning	27-A	1000,0	87,0	3,0			
PA30	DEFAULT	5	Landing	27-A				53,5		
PA30	DEFAULT	6	Deceleration			70,0			481,1	10,0
PA30	DEFAULT	7	Deceleration			10,0			0,0	10,0
PA42	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO-A	6000,0	151,0	3,0			
PA42	DEFAULT	2	Nedstigning	ZERO-A	4000,0	135,0	3,0			
PA42	DEFAULT	3	Nedstigning	ZERO-A	2000,0	119,0	3,0			
PA42	DEFAULT	4	Nedstigning	30-DN	1000,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	5	Nedstigning	30-DN	50,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	6	Landing	30-DN				100,0		
PA42	DEFAULT	7	Deceleration			111,0			2245,9	10,0
PA42	DEFAULT	8	Deceleration			10,0			0,0	10,0
SD330	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	160,0	3,0			
SD330	DEFAULT	2	Nedstigning	INTR	3000,0	120,2	3,0			
SD330	DEFAULT	3	Nedstigning	D-15	1500,0	106,5	3,0			
SD330	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	100,2	3,0			
SD330	DEFAULT	5	Landing	D-35				233,1		
SD330	DEFAULT	6	Deceleration			95,1			2097,9	40,0
SD330	DEFAULT	7	Deceleration			30,0			0,0	10,0
SF340	DEFAULT	1	Nedstigning	ZERO	6000,0	160,0	3,0			
SF340	DEFAULT	2	Nedstigning	5	3000,0	136,9	3,0			
SF340	DEFAULT	3	Nedstigning	D-INTR	1500,0	126,9	3,0			
SF340	DEFAULT	4	Nedstigning	D-35	1000,0	116,9	3,0			
SF340	DEFAULT	5	Landing	D-35				216,9		
SF340	DEFAULT	6	Deceleration			110,9			1952,1	40,0

SF340	DEFAULT	7	Deceleration		30,0			0,0	10,0
-------	---------	---	--------------	--	------	--	--	-----	------

Table I-4 (part 1): Standard procedures at start

ACFTID	Profil_ID	Etape-længde	Procedure nr.	Procedure-type	Kraft-indikator	Flap_ID	Slutpunkts-højde (fod)	Stignings-hastighed (fod/min)	Kalibreret flyvehastighed ved slutpunktet (knob)	Acceleration_Percent (%)
1900D	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	17-D				
1900D	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	17-D	400			
1900D	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStart	17-D		2750	128	
1900D	DEFAULT1	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO-D		2950	138	
1900D	DEFAULT1	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	3000			
1900D	DEFAULT1	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO-D		1500	160	
1900D	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	5500			
1900D	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	7500			
1900D	DEFAULT1	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	10000			
1900D	DEFAULT2	1	1	Start	MaksStart	17-D				
1900D	DEFAULT2	1	2	Stigning	MaksStart	17-D	400			
1900D	DEFAULT2	1	3	Acceleration	MaksStart	17-D		2400	128	
1900D	DEFAULT2	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO-D		2650	138	
1900D	DEFAULT2	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	3000			
1900D	DEFAULT2	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO-D		1500	160	
1900D	DEFAULT2	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	5500			
1900D	DEFAULT2	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	7500			
1900D	DEFAULT2	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	10000			
707320	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	14				
707320	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	14	1000			
707320	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStart	14		2047	175	
707320	DEFAULT1	1	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	195	
707320	DEFAULT1	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707320	DEFAULT1	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
707320	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

707320	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500				
707320	DEFAULT1	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000				
707320	DEFAULT2	1	1	Start	MaksStart	14					
707320	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	14	1000				
707320	DEFAULT2	3	3	Acceleration	MaksStart	14		1905	179		
707320	DEFAULT2	4	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	199		
707320	DEFAULT2	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000				
707320	DEFAULT2	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250		
707320	DEFAULT2	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500				
707320	DEFAULT2	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500				
707320	DEFAULT2	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000				
707320	DEFAULT3	1	1	Start	MaksStart	14					
707320	DEFAULT3	2	2	Stigning	MaksStart	14	1000				
707320	DEFAULT3	3	3	Acceleration	MaksStart	14		1793	183		
707320	DEFAULT3	4	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	203		
707320	DEFAULT3	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000				
707320	DEFAULT3	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250		
707320	DEFAULT3	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500				
707320	DEFAULT3	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500				
707320	DEFAULT3	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000				
707320	DEFAULT4	1	1	Start	MaksStart	14					
707320	DEFAULT4	2	2	Stigning	MaksStart	14	1000				
707320	DEFAULT4	3	3	Acceleration	MaksStart	14		1624	189		
707320	DEFAULT4	4	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	209		
707320	DEFAULT4	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000				
707320	DEFAULT4	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250		
707320	DEFAULT4	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500				
707320	DEFAULT4	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500				
707320	DEFAULT4	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000				
707320	DEFAULT5	1	1	Start	MaksStart	14					
707320	DEFAULT5	2	2	Stigning	MaksStart	14	1000				
707320	DEFAULT5	3	3	Acceleration	MaksStart	14		1430	197		

707320	DEFAULT5	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	217	
707320	DEFAULT5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707320	DEFAULT5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
707320	DEFAULT5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707320	DEFAULT5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
707320	DEFAULT5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
707320	DEFAULT6	1	Start	MaksStart	14				
707320	DEFAULT6	2	Stigning	MaksStart	14	1000			
707320	DEFAULT6	3	Acceleration	MaksStart	14		1259	205	
707320	DEFAULT6	4	Acceleration	MaksStigning	INT		800	225	
707320	DEFAULT6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707320	DEFAULT6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707320	DEFAULT6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
707320	DEFAULT6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
707320	DEFAULT7	1	Start	MaksStart	14				
707320	DEFAULT7	2	Stigning	MaksStart	14	1000			
707320	DEFAULT7	3	Acceleration	MaksStart	14		1151	209	
707320	DEFAULT7	4	Acceleration	MaksStigning	INT		800	229	
707320	DEFAULT7	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707320	DEFAULT7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707320	DEFAULT7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
707320	DEFAULT7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
707QN	DEFAULT1	1	Start	MaksStart	14				
707QN	DEFAULT1	2	Stigning	MaksStart	14	1000			
707QN	DEFAULT1	3	Acceleration	MaksStart	14		2047	175	
707QN	DEFAULT1	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	195	
707QN	DEFAULT1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707QN	DEFAULT1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
707QN	DEFAULT1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707QN	DEFAULT1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

707QN	DEFAULT1	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
707QN	DEFAULT2	1		Start	MaksStart	14				
707QN	DEFAULT2	2		Stigning	MaksStart	14	1000			
707QN	DEFAULT2	3		Acceleration	MaksStart	14		1905	179	
707QN	DEFAULT2	4		Acceleration	MaksStigning	INT		1000	199	
707QN	DEFAULT2	5		Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707QN	DEFAULT2	6		Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
707QN	DEFAULT2	7		Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707QN	DEFAULT2	8		Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
707QN	DEFAULT2	9		Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
707QN	DEFAULT3	1		Start	MaksStart	14				
707QN	DEFAULT3	2		Stigning	MaksStart	14	1000			
707QN	DEFAULT3	3		Acceleration	MaksStart	14		1793	183	
707QN	DEFAULT3	4		Acceleration	MaksStigning	INT		1000	203	
707QN	DEFAULT3	5		Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707QN	DEFAULT3	6		Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
707QN	DEFAULT3	7		Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707QN	DEFAULT3	8		Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
707QN	DEFAULT3	9		Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
707QN	DEFAULT4	1		Start	MaksStart	14				
707QN	DEFAULT4	2		Stigning	MaksStart	14	1000			
707QN	DEFAULT4	3		Acceleration	MaksStart	14		1624	189	
707QN	DEFAULT4	4		Acceleration	MaksStigning	INT		1000	209	
707QN	DEFAULT4	5		Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707QN	DEFAULT4	6		Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
707QN	DEFAULT4	7		Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707QN	DEFAULT4	8		Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
707QN	DEFAULT4	9		Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
707QN	DEFAULT5	1		Start	MaksStart	14				
707QN	DEFAULT5	2		Stigning	MaksStart	14	1000			
707QN	DEFAULT5	3		Acceleration	MaksStart	14		1430	197	
707QN	DEFAULT5	4		Acceleration	MaksStigning	INT		1000	217	

707QN	DEFAULT5	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707QN	DEFAULT5	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
707QN	DEFAULT5	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707QN	DEFAULT5	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
707QN	DEFAULT5	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
707QN	DEFAULT6	1	1	Start	MaksStart	14				
707QN	DEFAULT6	2	2	Stigning	MaksStart	14	1000			
707QN	DEFAULT6	3	3	Acceleration	MaksStart	14		1259	205	
707QN	DEFAULT6	4	4	Acceleration	MaksStigning	INT		800	225	
707QN	DEFAULT6	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707QN	DEFAULT6	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT6	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707QN	DEFAULT6	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
707QN	DEFAULT6	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
707QN	DEFAULT7	1	1	Start	MaksStart	14				
707QN	DEFAULT7	2	2	Stigning	MaksStart	14	1000			
707QN	DEFAULT7	3	3	Acceleration	MaksStart	14		1151	209	
707QN	DEFAULT7	4	4	Acceleration	MaksStigning	INT		800	229	
707QN	DEFAULT7	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
707QN	DEFAULT7	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT7	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
707QN	DEFAULT7	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
707QN	DEFAULT7	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
717200	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	DEFAULT1	2	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	DEFAULT1	3	3	Stigning	MaksStigning	T_13A	3000			
717200	DEFAULT1	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1296,4	250	
717200	DEFAULT1	5	5	Stigning	MaksStigning	T_00B	5000			
717200	DEFAULT1	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	DEFAULT1	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	DEFAULT2	1	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			

717200	DEFAULT2	3	Stigning	MaksStigning	T_13A	3000			
717200	DEFAULT2	4	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1298	250	
717200	DEFAULT2	5	Stigning	MaksStigning	T_00B	5000			
717200	DEFAULT2	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	DEFAULT2	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	DEFAULT3	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	DEFAULT3	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	DEFAULT3	3	Stigning	MaksStigning	T_13A	3000			
717200	DEFAULT3	4	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1229,1	250	
717200	DEFAULT3	5	Stigning	MaksStigning	T_00B	5000			
717200	DEFAULT3	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	DEFAULT3	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	DEFAULT4	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	DEFAULT4	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	DEFAULT4	3	Stigning	MaksStigning	T_13A	3000			
717200	DEFAULT4	4	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1165,9	250	
717200	DEFAULT4	5	Stigning	MaksStigning	T_00B	5000			
717200	DEFAULT4	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	DEFAULT4	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	DEFAULT5	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	DEFAULT5	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	DEFAULT5	3	Stigning	MaksStigning	T_13A	3000			
717200	DEFAULT5	4	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1142,6	250	
717200	DEFAULT5	5	Stigning	MaksStigning	T_00B	5000			
717200	DEFAULT5	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	DEFAULT5	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	DEFAULT6	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	DEFAULT6	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	DEFAULT6	3	Stigning	MaksStigning	T_13A	3000			
717200	DEFAULT6	4	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1098,3	250	
717200	DEFAULT6	5	Stigning	MaksStigning	T_00B	5000			
717200	DEFAULT6	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			

717200	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1100			
717200	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_13A		2137,1	186,2	
717200	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	T_00B	3000			
717200	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1000	250	
717200	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	5500			
717200	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_13A		2003,2	185	
717200	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	T_00B	3000			
717200	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1000	250	
717200	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	5500			
717200	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_13A		1874,4	183,8	
717200	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	T_00B	3000			
717200	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1000	250	
717200	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	5500			
717200	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_13A		1756,2	182,7	
717200	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	T_00B	3000			
717200	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1000	250	
717200	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	5500			
717200	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			

717200	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_13A		1705,9	192,7	
717200	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStigning	T_00B	3000			
717200	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1000	250	
717200	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	5500			
717200	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
717200	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	T_13A				
717200	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	T_13A	1000			
717200	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	T_13A		1540,3	191,2	
717200	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStigning	T_00B	3000			
717200	ICAO_B	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_00B		1000	250	
717200	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00B	5500			
717200	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00B	7500			
717200	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00B	10000			
720B	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	20				
720B	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	20	1000			
720B	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStart	20		2632	175	
720B	DEFAULT1	1	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	195	
720B	DEFAULT1	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
720B	DEFAULT1	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
720B	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
720B	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
720B	DEFAULT1	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
720B	DEFAULT2	2	1	Start	MaksStart	20				
720B	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	20	1000			
720B	DEFAULT2	2	3	Acceleration	MaksStart	20		2470	179	
720B	DEFAULT2	2	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	199	
720B	DEFAULT2	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
720B	DEFAULT2	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	

720B	DEFAULT2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
720B	DEFAULT2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
720B	DEFAULT2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
720B	DEFAULT3	1	Start	MaksStart	20				
720B	DEFAULT3	2	Stigning	MaksStart	20	1000			
720B	DEFAULT3	3	Acceleration	MaksStart	20		2323	183	
720B	DEFAULT3	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	203	
720B	DEFAULT3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
720B	DEFAULT3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
720B	DEFAULT3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
720B	DEFAULT3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
720B	DEFAULT3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
720B	DEFAULT4	1	Start	MaksStart	20				
720B	DEFAULT4	2	Stigning	MaksStart	20	1000			
720B	DEFAULT4	3	Acceleration	MaksStart	20		2125	189	
720B	DEFAULT4	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	209	
720B	DEFAULT4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
720B	DEFAULT4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
720B	DEFAULT4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
720B	DEFAULT4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
720B	DEFAULT4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
720B	DEFAULT5	1	Start	MaksStart	20				
720B	DEFAULT5	2	Stigning	MaksStart	20	1000			
720B	DEFAULT5	3	Acceleration	MaksStart	20		2005	193	
720B	DEFAULT5	4	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	213	
720B	DEFAULT5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
720B	DEFAULT5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
720B	DEFAULT5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
720B	DEFAULT5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
720B	DEFAULT5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727100	DEFAULT1	1	Start	MaksStart	5				
727100	DEFAULT1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			

727100	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1342	160	
727100	DEFAULT1	1	4	Acceleration	MaksStart	2		1342	190	
727100	DEFAULT1	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	200	
727100	DEFAULT1	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727100	DEFAULT1	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727100	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727100	DEFAULT1	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727100	DEFAULT1	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727100	DEFAULT2	2	1	Start	MaksStart	5				
727100	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727100	DEFAULT2	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1265	160	
727100	DEFAULT2	2	4	Acceleration	MaksStart	2		1265	190	
727100	DEFAULT2	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	200	
727100	DEFAULT2	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727100	DEFAULT2	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727100	DEFAULT2	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727100	DEFAULT2	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727100	DEFAULT2	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727100	DEFAULT3	3	1	Start	MaksStart	5				
727100	DEFAULT3	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727100	DEFAULT3	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1192	165	
727100	DEFAULT3	3	4	Acceleration	MaksStart	2		1192	195	
727100	DEFAULT3	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	205	
727100	DEFAULT3	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727100	DEFAULT3	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727100	DEFAULT3	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727100	DEFAULT3	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727100	DEFAULT3	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727100	DEFAULT4	4	1	Start	MaksStart	5				
727100	DEFAULT4	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727100	DEFAULT4	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1115	170	
727100	DEFAULT4	4	4	Acceleration	MaksStart	2		1115	200	

727100	DEFAULT4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727100	DEFAULT4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727100	DEFAULT4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727100	DEFAULT4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727100	DEFAULT4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727100	DEFAULT4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727D15	DEFAULT1	1	Start	MaksStart	5				
727D15	DEFAULT1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727D15	DEFAULT1	3	Acceleration	MaksStart	5		1363	170	
727D15	DEFAULT1	4	Acceleration	MaksStart	2		1363	200	
727D15	DEFAULT1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727D15	DEFAULT1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727D15	DEFAULT1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727D15	DEFAULT1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727D15	DEFAULT1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727D15	DEFAULT1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727D15	DEFAULT2	1	Start	MaksStart	5				
727D15	DEFAULT2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727D15	DEFAULT2	3	Acceleration	MaksStart	5		1281	170	
727D15	DEFAULT2	4	Acceleration	MaksStart	2		1281	200	
727D15	DEFAULT2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727D15	DEFAULT2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727D15	DEFAULT2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727D15	DEFAULT2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727D15	DEFAULT2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727D15	DEFAULT2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727D15	DEFAULT3	1	Start	MaksStart	5				
727D15	DEFAULT3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727D15	DEFAULT3	3	Acceleration	MaksStart	5		1177	175	
727D15	DEFAULT3	4	Acceleration	MaksStart	2		1177	205	
727D15	DEFAULT3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	215	
727D15	DEFAULT3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

727D15	DEFAULT3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727D15	DEFAULT3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727D15	DEFAULT3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727D15	DEFAULT3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727D15	DEFAULT4	1	Start	MaksStart	5				
727D15	DEFAULT4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727D15	DEFAULT4	3	Acceleration	MaksStart	5		1057	180	
727D15	DEFAULT4	4	Acceleration	MaksStart	2		1057	210	
727D15	DEFAULT4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727D15	DEFAULT4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727D15	DEFAULT4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727D15	DEFAULT4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727D15	DEFAULT4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727D15	DEFAULT4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727D15	DEFAULT5	1	Start	MaksStart	5				
727D15	DEFAULT5	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727D15	DEFAULT5	3	Acceleration	MaksStart	2		941	210	
727D15	DEFAULT5	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727D15	DEFAULT5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727D15	DEFAULT5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727D15	DEFAULT5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727D15	DEFAULT5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727D15	DEFAULT5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727D17	DEFAULT1	1	Start	MaksStart	5				
727D17	DEFAULT1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727D17	DEFAULT1	3	Acceleration	MaksStart	5		1465	170	
727D17	DEFAULT1	4	Acceleration	MaksStart	2		1465	200	
727D17	DEFAULT1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727D17	DEFAULT1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727D17	DEFAULT1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727D17	DEFAULT1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727D17	DEFAULT1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

727D17	DEFAULT1	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727D17	DEFAULT2	1		Start	MaksStart	5				
727D17	DEFAULT2	2		Stigning	MaksStart	5	1000			
727D17	DEFAULT2	3		Acceleration	MaksStart	5		1340	175	
727D17	DEFAULT2	4		Acceleration	MaksStart	2		1340	205	
727D17	DEFAULT2	5		Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	215	
727D17	DEFAULT2	6		Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727D17	DEFAULT2	7		Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727D17	DEFAULT2	8		Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727D17	DEFAULT2	9		Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727D17	DEFAULT2	10		Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727D17	DEFAULT3	1		Start	MaksStart	5				
727D17	DEFAULT3	2		Stigning	MaksStart	5	1000			
727D17	DEFAULT3	3		Acceleration	MaksStart	5		1236	180	
727D17	DEFAULT3	4		Acceleration	MaksStart	2		1236	210	
727D17	DEFAULT3	5		Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727D17	DEFAULT3	6		Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727D17	DEFAULT3	7		Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727D17	DEFAULT3	8		Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727D17	DEFAULT3	9		Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727D17	DEFAULT3	10		Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727D17	DEFAULT4	1		Start	MaksStart	5				
727D17	DEFAULT4	2		Stigning	MaksStart	5	1000			
727D17	DEFAULT4	3		Acceleration	MaksStart	5		1158	180	
727D17	DEFAULT4	4		Acceleration	MaksStart	2		1158	210	
727D17	DEFAULT4	5		Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727D17	DEFAULT4	6		Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727D17	DEFAULT4	7		Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727D17	DEFAULT4	8		Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727D17	DEFAULT4	9		Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727D17	DEFAULT4	10		Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727EMI	DEFAULT1	1		Start	MaksStart	5				

727EM1	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727EM1	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1342	160	
727EM1	DEFAULT1	1	4	Acceleration	MaksStart	2		1342	190	
727EM1	DEFAULT1	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	200	
727EM1	DEFAULT1	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727EM1	DEFAULT1	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727EM1	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727EM1	DEFAULT1	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727EM1	DEFAULT1	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727EM1	DEFAULT2	1	1	Start	MaksStart	5				
727EM1	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727EM1	DEFAULT2	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1265	160	
727EM1	DEFAULT2	2	4	Acceleration	MaksStart	2		1265	190	
727EM1	DEFAULT2	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	200	
727EM1	DEFAULT2	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727EM1	DEFAULT2	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727EM1	DEFAULT2	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727EM1	DEFAULT2	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727EM1	DEFAULT2	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727EM1	DEFAULT3	3	1	Start	MaksStart	5				
727EM1	DEFAULT3	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727EM1	DEFAULT3	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1192	165	
727EM1	DEFAULT3	3	4	Acceleration	MaksStart	2		1192	195	
727EM1	DEFAULT3	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	205	
727EM1	DEFAULT3	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727EM1	DEFAULT3	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727EM1	DEFAULT3	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727EM1	DEFAULT3	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727EM1	DEFAULT3	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727EM1	DEFAULT4	4	1	Start	MaksStart	5				
727EM1	DEFAULT4	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727EM1	DEFAULT4	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1115	170	

727EM1	DEFAULT4	4	4	Acceleration	MaksStart	2		1115	200	
727EM1	DEFAULT4	5	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727EM1	DEFAULT4	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727EM1	DEFAULT4	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727EM1	DEFAULT4	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727EM1	DEFAULT4	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727EM1	DEFAULT4	10	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727EM2	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	5				
727EM2	DEFAULT1	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727EM2	DEFAULT1	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1363	170	
727EM2	DEFAULT1	4	4	Acceleration	MaksStart	2		1363	200	
727EM2	DEFAULT1	5	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727EM2	DEFAULT1	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727EM2	DEFAULT1	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727EM2	DEFAULT1	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727EM2	DEFAULT1	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727EM2	DEFAULT1	10	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727EM2	DEFAULT2	1	1	Start	MaksStart	5				
727EM2	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727EM2	DEFAULT2	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1281	170	
727EM2	DEFAULT2	4	4	Acceleration	MaksStart	2		1281	200	
727EM2	DEFAULT2	5	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727EM2	DEFAULT2	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727EM2	DEFAULT2	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727EM2	DEFAULT2	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727EM2	DEFAULT2	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727EM2	DEFAULT2	10	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727EM2	DEFAULT3	1	1	Start	MaksStart	5				
727EM2	DEFAULT3	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727EM2	DEFAULT3	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1177	175	
727EM2	DEFAULT3	4	4	Acceleration	MaksStart	2		1177	205	
727EM2	DEFAULT3	5	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	215	

727EM2	DEFAULT3	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727EM2	DEFAULT3	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727EM2	DEFAULT3	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727EM2	DEFAULT3	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727EM2	DEFAULT3	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727EM2	DEFAULT4	4	1	Start	MaksStart	5				
727EM2	DEFAULT4	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727EM2	DEFAULT4	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1057	180	
727EM2	DEFAULT4	4	4	Acceleration	MaksStart	2		1057	210	
727EM2	DEFAULT4	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727EM2	DEFAULT4	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727EM2	DEFAULT4	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727EM2	DEFAULT4	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727EM2	DEFAULT4	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727EM2	DEFAULT4	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727EM2	DEFAULT5	5	1	Start	MaksStart	5				
727EM2	DEFAULT5	5	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727EM2	DEFAULT5	5	3	Acceleration	MaksStart	2		941	210	
727EM2	DEFAULT5	5	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727EM2	DEFAULT5	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727EM2	DEFAULT5	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727EM2	DEFAULT5	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727EM2	DEFAULT5	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727EM2	DEFAULT5	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q15	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	5				
727Q15	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			

727Q15	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1363	170	
727Q15	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	2		1363	200	
727Q15	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727Q15	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q15	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	

727Q15	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q15	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q15	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q15	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
727Q15	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q15	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1281	170	
727Q15	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	2		1281	200	
727Q15	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727Q15	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q15	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q15	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q15	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q15	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q15	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
727Q15	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q15	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1177	175	
727Q15	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	2		1177	205	
727Q15	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	215	
727Q15	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q15	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q15	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q15	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q15	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q15	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
727Q15	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q15	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1057	180	
727Q15	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	2		1057	210	
727Q15	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727Q15	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q15	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q15	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q15	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

727Q15	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q15	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	5				
727Q15	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q15	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	2		941	210	
727Q15	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727Q15	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q15	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q15	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q15	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q15	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q7	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
727Q7	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q7	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1342	160	
727Q7	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	2		1342	190	
727Q7	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	200	
727Q7	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q7	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q7	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q7	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q7	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q7	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
727Q7	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q7	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1265	160	
727Q7	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	2		1265	190	
727Q7	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	200	
727Q7	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q7	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q7	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q7	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q7	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q7	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
727Q7	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			

727Q7	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1192	165	
727Q7	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	2		1192	195	
727Q7	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	205	
727Q7	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q7	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q7	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q7	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q7	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q7	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
727Q7	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q7	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1115	170	
727Q7	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	2		1115	200	
727Q7	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727Q7	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q7	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q7	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q7	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q7	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q9	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
727Q9	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q9	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1539	170	
727Q9	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	2		1539	200	
727Q9	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727Q9	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q9	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q9	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q9	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q9	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q9	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
727Q9	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q9	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1390	170	
727Q9	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	2		1390	200	

727Q9	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
727Q9	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q9	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q9	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q9	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q9	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q9	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
727Q9	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q9	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1255	180	
727Q9	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	2		1255	210	
727Q9	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727Q9	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q9	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q9	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q9	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q9	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727Q9	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
727Q9	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727Q9	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	2		855	210	
727Q9	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	220	
727Q9	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
727Q9	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
727Q9	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727Q9	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727Q9	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727QF	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
727QF	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727QF	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1000	175	
727QF	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	2		1000	190	
727QF	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		1000	200	
727QF	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksKonstant	ZERO	3000			
727QF	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksKonstant	ZERO		1000	250	

727QF	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727QF	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727QF	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727QF	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
727QF	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727QF	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1000	180	
727QF	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	2		1000	190	
727QF	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		1000	200	
727QF	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksKonstant	ZERO	3000			
727QF	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksKonstant	ZERO		1000	250	
727QF	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727QF	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727QF	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727QF	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
727QF	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727QF	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1000	184	
727QF	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	2		1000	190	
727QF	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		1000	200	
727QF	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksKonstant	ZERO	3000			
727QF	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksKonstant	ZERO		1000	250	
727QF	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727QF	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
727QF	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
727QF	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
727QF	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
727QF	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1000	189	
727QF	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	2		1000	190	
727QF	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		1000	200	
727QF	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksKonstant	ZERO	3000			
727QF	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksKonstant	ZERO		1000	250	
727QF	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
727QF	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

727QF	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
737	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	5		2090	146	
737	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT		1568	171	
737	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
737	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	5		2014	149	
737	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT		1511	174	
737	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
737	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1851	154	
737	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT		1388	179	
737	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				

737	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1685	160	
737	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INT		1264	185	
737	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
737300	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737300	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	5		1483,4	187,9	
737300	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	1		1684,6	205,5	
737300	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1815,6	220,5	
737300	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737300	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1892,6	250	
737300	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
737300	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737300	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	5		1398,8	189,2	
737300	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	1		1579,3	204,5	
737300	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1700,5	220,5	
737300	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737300	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1774,1	250	
737300	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
737300	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737300	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	5		1311,5	190,8	

737300	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	1		1487,2	213,2	
737300	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1609,4	220,5	
737300	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737300	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1657,6	250	
737300	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
737300	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737300	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	5		1154,7	194,6	
737300	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	1		1295,8	211,5	
737300	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1391,6	220,5	
737300	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737300	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1444,8	250	
737300	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	5				
737300	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737300	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737300	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1413,5	184,9	
737300	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		1601,4	203,9	
737300	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1821,6	250	
737300	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	5				
737300	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737300	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737300	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	5		1332,5	186,4	
737300	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		1497,1	203	
737300	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1705,6	250	

737300	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	5				
737300	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737300	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737300	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	5		1247,9	188,2	
737300	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		1415,3	211,7	
737300	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1609,9	250	
737300	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	5				
737300	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737300	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737300	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	5		1093,3	192,2	
737300	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		1223,7	210,2	
737300	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1399,1	250	
737300	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	5				
737300	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737300	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1560,7	189,3	
737300	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1765,5	206,2	
737300	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		1897	220,5	
737300	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737300	ICAO_B	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1892,6	250	
737300	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	ICAO_B	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	5				

737300	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737300	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1468,7	190,5	
737300	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1652,2	205,8	
737300	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		1773,2	220,5	
737300	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737300	ICAO_B	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1773,3	250	
737300	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	ICAO_B	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	5				
737300	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737300	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1380,4	192,1	
737300	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1557,4	213,8	
737300	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		1688,1	220,5	
737300	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737300	ICAO_B	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1657,6	250	
737300	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	ICAO_B	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737300	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	5				
737300	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737300	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1217,8	195,7	
737300	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1361,4	212	
737300	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		1457,6	220,5	
737300	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737300	ICAO_B	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1444,8	250	
737300	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737300	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737300	ICAO_B	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1671,2	191,9	

7373B2	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1900	209,1	
7373B2	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
7373B2	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2058,2	250	
7373B2	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1575,5	192,6	
7373B2	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1786	208,8	
7373B2	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
7373B2	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1934,6	250	
7373B2	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1483,2	194	
7373B2	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1675,9	215,3	
7373B2	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
7373B2	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1828,7	250	
7373B2	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1314,1	197,8	
7373B2	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1478,4	213,5	
7373B2	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
7373B2	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1597,8	250	
7373B2	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

7373B2	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	DEFAULT	M	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	DEFAULT	M	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	DEFAULT	M	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1214,7	200,6	
7373B2	DEFAULT	M	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1372,5	222,3	
7373B2	DEFAULT	M	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
7373B2	DEFAULT	M	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1493,4	250	
7373B2	DEFAULT	M	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	DEFAULT	M	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	DEFAULT	M	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
7373B2	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
7373B2	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1607,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1827,6	206	
7373B2	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2030,2	250	
7373B2	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
7373B2	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
7373B2	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1507,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1703,4	206	
7373B2	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1909,1	250	
7373B2	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
7373B2	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
7373B2	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1417,2	191,3	

7373B2	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1604,3	213,7	
7373B2	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1807,6	250	
7373B2	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
7373B2	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
7373B2	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1255,2	195,4	
7373B2	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1411,8	212,1	
7373B2	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1576,8	250	
7373B2	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	ICAO_A	M	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_A	M	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
7373B2	ICAO_A	M	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
7373B2	ICAO_A	M	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1163,2	198,2	
7373B2	ICAO_A	M	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1309,7	220,9	
7373B2	ICAO_A	M	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1469,1	250	
7373B2	ICAO_A	M	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_A	M	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_A	M	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1881	195,6	
7373B2	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2138,5	214,5	
7373B2	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
7373B2	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2075,4	250	
7373B2	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

7373B2	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1774,2	196,2	
7373B2	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2009,3	214	
7373B2	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
7373B2	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1950,7	250	
7373B2	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1674,8	197,4	
7373B2	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1895,7	217	
7373B2	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
7373B2	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1835,6	250	
7373B2	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1494,5	200,9	
7373B2	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1672,5	215,5	
7373B2	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
7373B2	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1606,9	250	
7373B2	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
7373B2	ICAO_B	M	1	Start	MaksStart	5				
7373B2	ICAO_B	M	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
7373B2	ICAO_B	M	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1387,7	203,4	
7373B2	ICAO_B	M	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1557,1	223,7	
7373B2	ICAO_B	M	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

7373B2	ICAO_B	M	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1493,2	250	
7373B2	ICAO_B	M	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
7373B2	ICAO_B	M	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
7373B2	ICAO_B	M	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
737400	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	5		1715,3	198,8	
737400	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	1		1894,7	210,5	
737400	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2067,4	250	
737400	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
737400	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	5		1616	199,8	
737400	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	1		1786,6	210,5	
737400	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1939,1	250	
737400	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
737400	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	5		1516,6	201	
737400	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	1		1660,9	210,5	
737400	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1807,5	250	
737400	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				

737400	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	5		1370,2	203,9	
737400	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	1		1504,1	210,5	
737400	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1609,1	250	
737400	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	DEFAULT	M	1	Start	MaksStart	5				
737400	DEFAULT	M	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	DEFAULT	M	3	Acceleration	MaksStigning	5		1225,8	207,5	
737400	DEFAULT	M	4	Acceleration	MaksStigning	1		1312,5	210,5	
737400	DEFAULT	M	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	DEFAULT	M	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1414,3	250	
737400	DEFAULT	M	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

737400	DEFAULT	M	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	DEFAULT	M	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	5				
737400	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737400	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737400	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1641,7	195,7	
737400	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		1830	210,1	
737400	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2058,4	250	
737400	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	5				
737400	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737400	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737400	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	5		1546	196,8	
737400	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		1702,5	210,1	

737400	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1919,2	250	
737400	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	5				
737400	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737400	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737400	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	5		1446,6	198,2	
737400	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		1592,3	210,3	
737400	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1789,6	250	
737400	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	5				
737400	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737400	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737400	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	5		1303,9	201,3	
737400	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		1426,1	210,3	
737400	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1598,5	250	
737400	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_A	M	1	Start	MaksStart	5				
737400	ICAO_A	M	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737400	ICAO_A	M	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737400	ICAO_A	M	4	Acceleration	MaksStigning	5		1159,5	205,1	
737400	ICAO_A	M	5	Acceleration	MaksStigning	1		1249,3	210,3	
737400	ICAO_A	M	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1392,2	250	
737400	ICAO_A	M	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_A	M	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_A	M	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	5				

737400	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1869,9	201,5	
737400	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		2073,3	210,5	
737400	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2067,4	250	
737400	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	5				
737400	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1766,9	202,3	
737400	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1945,9	210,5	
737400	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1939,1	250	
737400	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	5				
737400	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1660,1	203,4	
737400	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1822,5	210,5	
737400	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1807,5	250	
737400	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	5				
737400	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1502,8	206,1	
737400	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1644,7	210,5	
737400	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1610,5	250	

737400	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737400	ICAO_B	M	1	Start	MaksStart	5				
737400	ICAO_B	M	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737400	ICAO_B	M	3	Acceleration	MaksStart	5		1350,9	209,5	
737400	ICAO_B	M	4	Acceleration	MaksStart	1		1428,6	210,5	
737400	ICAO_B	M	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737400	ICAO_B	M	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1414,7	250	
737400	ICAO_B	M	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737400	ICAO_B	M	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737400	ICAO_B	M	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
737500	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	5		1579,1	187	
737500	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	1		1800	206,6	
737500	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1961,7	250	
737500	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
737500	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	5		1490,8	188	
737500	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	1		1681,3	205,6	
737500	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1834,4	250	
737500	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
737500	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			

737500	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	5		1398,8	189,4	
737500	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	1		1572,4	204,5	
737500	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1713,4	250	
737500	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
737500	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	5		1229,4	192,1	
737500	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	1		1388,1	212,4	
737500	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1521,8	250	
737500	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	5				
737500	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	5		1211,1	192,4	
737500	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	1		1370,8	212	
737500	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1503,1	250	
737500	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	DEFAULT	M	1	Start	MaksStart	5				
737500	DEFAULT	M	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	DEFAULT	M	3	Acceleration	MaksStigning	5		1192,6	192,8	
737500	DEFAULT	M	4	Acceleration	MaksStigning	1		1343,1	211,9	
737500	DEFAULT	M	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	DEFAULT	M	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1470,2	250	
737500	DEFAULT	M	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

737500	DEFAULT	M	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	DEFAULT	M	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737500	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737500	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1509,2	184	
737500	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		1725,7	204,8	
737500	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1934,3	250	
737500	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737500	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737500	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	5		1420,9	185,1	
737500	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		1612,5	203,9	
737500	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1810,3	250	
737500	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737500	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737500	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	5		1332,5	186,6	
737500	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		1494,3	203	
737500	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1691,3	250	
737500	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737500	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			

737500	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	5		1166,9	189,6	
737500	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		1317	211	
737500	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1496,1	250	
737500	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737500	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737500	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	5		1152,1	189,9	
737500	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	1		1300	210,8	
737500	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1477,5	250	
737500	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_A	M	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_A	M	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
737500	ICAO_A	M	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
737500	ICAO_A	M	4	Acceleration	MaksStigning	5		1130,1	190,4	
737500	ICAO_A	M	5	Acceleration	MaksStigning	1		1267,1	210,6	
737500	ICAO_A	M	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1451,9	250	
737500	ICAO_A	M	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_A	M	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_A	M	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1715,3	189,5	
737500	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1944,8	207,8	
737500	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1966,3	250	
737500	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

737500	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1619,6	190,3	
737500	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1835,3	207,1	
737500	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1844,6	250	
737500	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1520,2	191,6	
737500	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1717,5	207,1	
737500	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1722,6	250	
737500	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1339,9	194,1	
737500	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1512,8	213,4	
737500	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1526,7	250	
737500	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	5		1322,2	194,4	
737500	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	1		1500	213,2	

737500	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1503,1	250	
737500	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737500	ICAO_B	M	1	Start	MaksStart	5				
737500	ICAO_B	M	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737500	ICAO_B	M	3	Acceleration	MaksStart	5		1303,1	194,8	
737500	ICAO_B	M	4	Acceleration	MaksStart	1		1463,2	213	
737500	ICAO_B	M	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737500	ICAO_B	M	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1475,5	250	
737500	ICAO_B	M	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737500	ICAO_B	M	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737500	ICAO_B	M	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737700	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1782,4	195,1	
737700	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		2159,3	250	
737700	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
737700	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
737700	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1710,1	197,7	
737700	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		2056,7	250	
737700	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
737700	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
737700	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			

737700	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1635,7	200,3	
737700	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1957	250	
737700	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
737700	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1498,3	205,8	
737700	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1774,4	250	
737700	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737700	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1348,5	211,6	
737700	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1581,2	250	
737700	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737700	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1347,1	211,6	
737700	DEFAULT	6	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1579,1	250	
737700	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737700	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_5	1500			

737700	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_5	3000			
737700	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1747,6	194,9	
737700	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		2128,3	250	
737700	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
737700	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
737700	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_5	1500			
737700	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_5	3000			
737700	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1673,6	197,4	
737700	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		2028,3	250	
737700	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
737700	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_5	1500			
737700	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	T_5	3000			
737700	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1600,5	200,2	
737700	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1931,7	250	
737700	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
737700	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_5	1500			
737700	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	T_5	3000			
737700	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1462,2	205,6	
737700	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1753,8	250	
737700	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
737700	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	T_5	1500			

737700	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	T_5	3000			
737700	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1430	250	
737700	ICAO_A	5	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_A	5	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737700	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	T_5	1500			
737700	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	T_5	3000			
737700	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1430,1	250	
737700	ICAO_A	6	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_A	6	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737700	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_01		1888,7	195,1	
737700	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		2159,3	250	
737700	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
737700	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
737700	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737700	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_01		1814,3	197,7	
737700	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		2058,1	250	
737700	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
737700	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_5		1619	175,6	
737700	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1840,6	200,4	

737700	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1958,4	250	
737700	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737700	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_01		1594,1	205,8	
737700	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1774,4	250	
737700	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737700	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_01		1438,9	211,5	
737700	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1579,6	250	
737700	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737700	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	T_5				
737700	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	T_5	1000			
737700	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	T_01		1437,2	211,5	
737700	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
737700	ICAO_B	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1579,1	250	
737700	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
737700	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
737700	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
737800	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1885,7	181,7	

737800	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2112	204,8	
737800	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStart	T_00	2040			
737800	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1891,3	250	
737800	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1786,4	183,9	
737800	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2016,2	208	
737800	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStart	T_00	2000			
737800	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1793,4	250	
737800	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1707,7	186,2	
737800	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	T_05		1922	211,2	
737800	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStart	T_00	1960			
737800	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1705,3	250	
737800	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1576,6	189,6	
737800	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1766,9	216,2	
737800	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStart	T_00	1880			

737800	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1546,5	250	
737800	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1444,9	192,9	
737800	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1628,6	220,7	
737800	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStart	T_00	1811			
737800	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1412,2	250	
737800	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1400	194,4	
737800	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1575,4	222,7	
737800	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStart	T_00	1785			
737800	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1357,5	250	
737800	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
737800	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
737800	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1449,4	177,2	
737800	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1663,3	204,6	
737800	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3807			
737800	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1896,8	250	

737800	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_A	1	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
737800	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
737800	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1372,3	179,6	
737800	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1579,3	207,8	
737800	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3772			
737800	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1804,3	250	
737800	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_A	2	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
737800	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
737800	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1297	182,1	
737800	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1496,9	211	
737800	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3737			
737800	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1701,8	250	
737800	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_A	3	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
737800	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
737800	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1194,2	185,8	
737800	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1352,1	214,8	
737800	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1548,2	250	
737800	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			

737800	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
737800	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
737800	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1078,9	189,4	

737800	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1233,3	217,4	
737800	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1403,6	250	
737800	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
737800	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
737800	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1037,8	190,9	
737800	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1182,7	218,6	
737800	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1349,5	250	
737800	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1885,7	181,7	
737800	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2112	204,8	
737800	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStart	T_00	2040			
737800	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	ICAO_B	1	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1891,3	250	
737800	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_B	1	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1786,4	183,9	

737800	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2016,2	208	
737800	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStart	T_00	2000			
737800	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	ICAO_B	2	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1793,4	250	
737800	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_B	2	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1707,7	186,2	
737800	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	T_05		1922	211,2	
737800	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStart	T_00	1960			
737800	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	ICAO_B	3	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1705,3	250	
737800	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_B	3	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1576,6	189,6	
737800	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1766,9	216,2	
737800	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStart	T_00	1880			
737800	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	ICAO_B	4	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1546,5	250	
737800	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_B	4	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1444,9	192,9	
737800	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1628,6	220,7	
737800	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStart	T_00	1811			

737800	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	ICAO_B	5	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1412,2	250	
737800	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_B	5	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737800	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	T_05				
737800	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
737800	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1400	194,4	
737800	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1575,4	222,7	
737800	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStart	T_00	1785			
737800	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
737800	ICAO_B	6	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1357,5	250	
737800	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
737800	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
737800	ICAO_B	6	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
737D17	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
737D17	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737D17	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	5		2279	152	
737D17	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT		1709	177	
737D17	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737D17	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737D17	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737D17	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737D17	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737D17	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737D17	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
737D17	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737D17	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	5		2155	156	
737D17	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT		1616	181	
737D17	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737D17	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737D17	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	

737D17	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737D17	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737D17	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737D17	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
737D17	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737D17	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	5		2041	160	
737D17	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT		1531	185	
737D17	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737D17	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737D17	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737D17	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737D17	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737D17	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737D17	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
737D17	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737D17	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1935	163	
737D17	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INT		1452	188	
737D17	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737D17	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737D17	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737D17	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737D17	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737D17	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737N17	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
737N17	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737N17	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	5		2279	152	
737N17	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT		1709	177	
737N17	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737N17	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737N17	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737N17	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737N17	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

737N17	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737N17	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
737N17	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737N17	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	5		2155	156	
737N17	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT		1616	181	
737N17	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737N17	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737N17	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737N17	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737N17	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737N17	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737N17	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
737N17	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737N17	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	5		2041	160	
737N17	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT		1531	185	
737N17	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737N17	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737N17	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737N17	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737N17	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737N17	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737N17	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
737N17	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737N17	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1935	163	
737N17	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INT		1452	188	
737N17	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737N17	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737N17	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737N17	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737N17	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737N17	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737N9	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				

737N9	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737N9	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	5		2090	146	
737N9	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT		1568	171	
737N9	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737N9	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737N9	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737N9	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737N9	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737N9	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737N9	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
737N9	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737N9	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	5		2014	149	
737N9	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT		1511	174	
737N9	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737N9	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737N9	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737N9	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737N9	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737N9	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737N9	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
737N9	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737N9	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1851	154	
737N9	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT		1388	179	
737N9	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737N9	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737N9	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737N9	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737N9	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737N9	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737N9	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
737N9	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737N9	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1685	160	

737N9	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INT		1264	185	
737N9	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737N9	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737N9	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737N9	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737N9	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737N9	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737QN	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
737QN	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737QN	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	5		2090	146	
737QN	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT		1568	171	
737QN	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737QN	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737QN	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737QN	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737QN	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737QN	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737QN	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
737QN	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737QN	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	5		2014	149	
737QN	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT		1511	174	
737QN	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737QN	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737QN	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737QN	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737QN	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737QN	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737QN	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
737QN	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737QN	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1851	154	
737QN	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT		1388	179	
737QN	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	

737QN	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737QN	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737QN	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737QN	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737QN	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
737QN	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
737QN	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
737QN	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1685	160	
737QN	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INT		1264	185	
737QN	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	210	
737QN	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
737QN	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
737QN	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
737QN	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
737QN	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74710Q	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
74710Q	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74710Q	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		2071	176	
74710Q	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	216	
74710Q	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74710Q	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
74710Q	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74710Q	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74710Q	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74710Q	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				
74710Q	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74710Q	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	10		1972	179	
74710Q	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	219	
74710Q	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74710Q	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
74710Q	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74710Q	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

74710Q	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74710Q	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
74710Q	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74710Q	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	10		1856	183	
74710Q	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	223	
74710Q	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74710Q	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
74710Q	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74710Q	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74710Q	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74710Q	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	10				
74710Q	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74710Q	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	10		1727	187	
74710Q	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	227	
74710Q	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74710Q	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
74710Q	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74710Q	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74710Q	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74710Q	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	10				
74710Q	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74710Q	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	10		1445	198	
74710Q	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	238	
74710Q	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74710Q	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	258	
74710Q	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74710Q	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74710Q	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74710Q	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	10				
74710Q	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74710Q	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	10		1411	199	
74710Q	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	239	

74710Q	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74710Q	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	259	
74710Q	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74710Q	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74710Q	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747200	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
747200	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747200	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		1842	183	
747200	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	223	
747200	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747200	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747200	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747200	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747200	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747200	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				
747200	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747200	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	10		1757	186	
747200	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	226	
747200	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747200	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747200	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747200	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747200	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747200	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
747200	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747200	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	10		1676	189	
747200	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	229	
747200	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747200	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747200	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747200	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747200	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

747200	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	10				
747200	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747200	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	10		1508	195	
747200	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	235	
747200	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747200	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	255	
747200	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747200	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747200	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747200	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	10				
747200	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747200	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	10		1325	203	
747200	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	243	
747200	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747200	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	263	
747200	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747200	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747200	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747200	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	10				
747200	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747200	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	10		1146	210	
747200	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStigning	5		500	250	
747200	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747200	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		500	270	
747200	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747200	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747200	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747200	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	10				
747200	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747200	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	10		1012	216	
747200	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStigning	5		500	256	
747200	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		500	276	

747200	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747200	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747200	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720A	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
74720A	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720A	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		2068	176	
74720A	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	239	
74720A	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720A	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	259	
74720A	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720A	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720A	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720A	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				
74720A	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720A	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	10		1950	179	
74720A	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	242	
74720A	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720A	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	262	
74720A	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720A	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720A	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720A	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
74720A	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720A	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	10		1862	182	
74720A	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	244	
74720A	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720A	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	264	
74720A	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720A	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720A	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720A	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	10				
74720A	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	10	1000			

74720A	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	10		1700	188	
74720A	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	248	
74720A	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720A	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	268	
74720A	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720A	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720A	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720A	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	10				
74720A	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720A	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	10		1520	195	
74720A	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	254	
74720A	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720A	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	274	
74720A	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720A	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720A	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720A	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	10				
74720A	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720A	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	10		1313	204	
74720A	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	264	
74720A	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	284	
74720A	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720A	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720A	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720A	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	10				
74720A	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720A	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	10		1172	210	
74720A	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	272	
74720A	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	292	
74720A	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720A	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720A	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

74720B	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
74720B	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720B	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		2497	184	
74720B	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	244	
74720B	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720B	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	264	
74720B	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720B	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720B	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720B	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				
74720B	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720B	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	10		2397	187	
74720B	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	246	
74720B	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720B	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	266	
74720B	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720B	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720B	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720B	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
74720B	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720B	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	10		2303	190	
74720B	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	249	
74720B	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720B	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	269	
74720B	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720B	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720B	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720B	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	10				
74720B	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720B	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	10		2109	196	
74720B	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	254	
74720B	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

74720B	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	274	
74720B	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720B	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720B	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720B	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	10				
74720B	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720B	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	10		1900	204	
74720B	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	263	
74720B	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720B	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	283	
74720B	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720B	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720B	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720B	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	10				
74720B	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720B	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	10		1699	211	
74720B	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	272	
74720B	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
74720B	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	292	
74720B	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720B	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720B	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
74720B	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	10				
74720B	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
74720B	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	10		1547	218	
74720B	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStigning	5		750	279	
74720B	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	299	
74720B	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
74720B	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
74720B	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
747400	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			

747400	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	10		1533,3	190,8	
747400	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1798,9	242	
747400	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	5	3869			
747400	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2198,9	269	
747400	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				
747400	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	10		1507,6	192,9	
747400	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1718,8	244,6	
747400	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	T_01	3756			
747400	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00H		2111,9	269	
747400	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
747400	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	10		1412,1	195,1	
747400	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1660,4	247,2	
747400	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	T_01	3637			
747400	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2033,6	269	
747400	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			

747400	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	10				
747400	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	10		1310,5	199,4	
747400	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1531,8	252,3	
747400	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	T_01	3435			

747400	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1882,8	269	
747400	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	10				
747400	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	10		1182,2	204,8	
747400	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1402,6	258,4	
747400	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	T_01	3199			
747400	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1724,1	269	
747400	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	10				
747400	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStigning	5		1088,1	210,4	
747400	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStigning	5		1372	259,5	
747400	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1432,4	264,7	
747400	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	T_01	3004			
747400	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1560	269	
747400	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	10				
747400	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1000			
747400	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStigning	10		963,6	216,4	
747400	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStigning	5		1114,2	259,6	
747400	DEFAULT	7	5	Stigning	MaksStigning	T_01	2544			
747400	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	T_05		1329,4	270	
747400	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			

747400	DEFAULT	8	1	Start	MaksStart	10				
747400	DEFAULT	8	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1000			
747400	DEFAULT	8	3	Acceleration	MaksStigning	10		855,6	222,8	
747400	DEFAULT	8	4	Acceleration	MaksStigning	5		968,9	259,6	
747400	DEFAULT	8	5	Stigning	MaksStigning	T_01	2561			
747400	DEFAULT	8	6	Acceleration	MaksStigning	T_01		1173,1	270	
747400	DEFAULT	8	7	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1260	278	
747400	DEFAULT	8	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	DEFAULT	8	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	DEFAULT	8	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	DEFAULT	9	1	Start	MaksStart	10				
747400	DEFAULT	9	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1000			
747400	DEFAULT	9	3	Acceleration	MaksStigning	10		783,8	226,8	
747400	DEFAULT	9	4	Acceleration	MaksStigning	5		884,5	259,6	
747400	DEFAULT	9	5	Stigning	MaksStigning	T_01	2600			
747400	DEFAULT	9	6	Acceleration	MaksStigning	T_01		1078,7	271,8	
747400	DEFAULT	9	7	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1182,6	282,7	
747400	DEFAULT	9	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	DEFAULT	9	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	DEFAULT	9	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_10	1500			
747400	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	10	3000			
747400	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	10		1472,8	190	
747400	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	5		1753,3	241,7	
747400	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	T_01	5796			
747400	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2158,4	268,4	
747400	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_10	1500			
747400	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	10	3000			

747400	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	10		1412,8	192,2	
747400	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	5		1689,5	244,3	
747400	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	T_01	5685			
747400	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2078,8	268,4	
747400	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_10	1500			
747400	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	10	3000			
747400	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	10		1353,5	194,4	
747400	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	5		1618,4	246,8	
747400	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	T_01	5579			
747400	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1995	268,4	
747400	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_10	1500			
747400	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	10	3000			
747400	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	10		1249,3	198,7	
747400	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	5		1500,4	251,9	
747400	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	T_01	5372			
747400	ICAO_A	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1847,9	268,4	
747400	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	T_10	1500			
747400	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	10	3000			
747400	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	10		1131,2	204,1	
747400	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	5		1367,5	257,8	
747400	ICAO_A	5	6	Stigning	MaksStigning	T_01	5145			
747400	ICAO_A	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1686,7	268,4	
747400	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

747400	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1500			
747400	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	10	3000			
747400	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	10		1017,7	209,8	
747400	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	5		1223,8	259,1	
747400	ICAO_A	6	6	Stigning	MaksStigning	T_01	4508			
747400	ICAO_A	6	7	Acceleration	MaksStigning	T_01		1416	264,3	
747400	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	4921			
747400	ICAO_A	6	9	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1531	269	
747400	ICAO_A	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747400	ICAO_A	6	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_A	6	12	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1500			
747400	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	10	3000			
747400	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	10		908,3	215,8	
747400	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	5		1082,4	259,1	
747400	ICAO_A	7	6	Stigning	MaksStigning	T_01	4509			
747400	ICAO_A	7	7	Acceleration	MaksStigning	T_01		1308,4	269,1	
747400	ICAO_A	7	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1365,5	271	
747400	ICAO_A	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747400	ICAO_A	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_A	7	11	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	ICAO_A	8	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_A	8	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1500			
747400	ICAO_A	8	3	Stigning	MaksStigning	10	3000			
747400	ICAO_A	8	4	Acceleration	MaksStigning	10		801,1	222,2	
747400	ICAO_A	8	5	Acceleration	MaksStigning	5		942,7	259,1	
747400	ICAO_A	8	6	Stigning	MaksStigning	T_01	4540			
747400	ICAO_A	8	7	Acceleration	MaksStigning	T_01		1146,3	267,9	
747400	ICAO_A	8	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1230	277,7	

747400	ICAO_A	8	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747400	ICAO_A	8	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	ICAO_A	8	11	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	ICAO_A	9	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_A	9	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1500			
747400	ICAO_A	9	3	Stigning	MaksStigning	10	3000			
747400	ICAO_A	9	4	Acceleration	MaksStigning	10		734,4	226,3	
747400	ICAO_A	9	5	Acceleration	MaksStigning	5		858,9	259,1	
747400	ICAO_A	9	6	Stigning	MaksStigning	T_01	4590			
747400	ICAO_A	9	7	Acceleration	MaksStigning	T_01		1051,2	270,6	
747400	ICAO_A	9	8	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1143	282,2	
747400	ICAO_A	9	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	ICAO_A	9	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	ICAO_A	9	11	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	10		1890,2	182,3	
747400	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStart	10	1646			
747400	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_05		1788,2	242	
747400	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_05	4194			
747400	ICAO_B	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2170,6	259	
747400	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747400	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_B	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	10		1836,7	184,9	
747400	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStart	10	1640			
747400	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_05		1727,1	244,6	
747400	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_05	4067			
747400	ICAO_B	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2088,1	259,2	
747400	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

747400	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_B	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	10		1777,6	187,5	
747400	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStart	10	1637			
747400	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_05		1653,3	247,2	
747400	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	T_05C	3942			
747400	ICAO_B	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2009,7	259,2	
747400	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747400	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_B	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	10		1653,5	192,6	
747400	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStart	10	1633			
747400	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_05		1535,2	252,2	
747400	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	T_05C	3718			
747400	ICAO_B	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1858,5	259,2	
747400	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747400	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_B	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	10		1518,3	198,7	
747400	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStart	10	1619			
747400	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_05		1397,6	258,3	
747400	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	T_05C	3459			
747400	ICAO_B	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1685,4	259,4	
747400	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747400	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_B	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

747400	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	T_10	1000			
747400	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	10		1394,6	205,1	
747400	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStart	T_05C	1606			
747400	ICAO_B	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_05		1346,5	264,7	
747400	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	T_05C	3217			
747400	ICAO_B	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1560	269,2	
747400	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747400	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747400	ICAO_B	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747400	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1000			
747400	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	10		1271	211,9	
747400	ICAO_B	7	4	Stigning	MaksStart	T_05	1597			
747400	ICAO_B	7	5	Acceleration	MaksStigning	T_05		1112,4	259,4	
747400	ICAO_B	7	6	Stigning	MaksStigning	T_05C	2759			
747400	ICAO_B	7	7	Acceleration	MaksStigning	T_01		1323,5	271,4	
747400	ICAO_B	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747400	ICAO_B	7	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	ICAO_B	7	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	ICAO_B	8	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_B	8	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1000			
747400	ICAO_B	8	3	Acceleration	MaksStart	10		1147	218,9	
747400	ICAO_B	8	4	Stigning	MaksStart	T_05	1592			
747400	ICAO_B	8	5	Acceleration	MaksStigning	T_05		975,2	259,6	
747400	ICAO_B	8	6	Stigning	MaksStigning	T_05C	2755			
747400	ICAO_B	8	7	Acceleration	MaksStigning	T_01		1209,5	278,4	
747400	ICAO_B	8	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	ICAO_B	8	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	ICAO_B	8	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
747400	ICAO_B	9	1	Start	MaksStart	10				
747400	ICAO_B	9	2	Stigning	MaksStart	T_10H	1000			

747400	ICAO_B	9	3	Acceleration	MaksStart	10		1070,9	223,3	
747400	ICAO_B	9	4	Stigning	MaksStart	10	1611			
747400	ICAO_B	9	5	Acceleration	MaksStigning	T_05		893,7	259,5	
747400	ICAO_B	9	6	Stigning	MaksStigning	T_01	2782			
747400	ICAO_B	9	7	Acceleration	MaksStigning	T_01		1119,3	282,7	
747400	ICAO_B	9	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
747400	ICAO_B	9	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
747400	ICAO_B	9	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
7478	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	DEFAULT	1	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10			215	55
7478	DEFAULT	1	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			250	55
7478	DEFAULT	1	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			260	55
7478	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	F_0	3000			
7478	DEFAULT	1	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			295	50
7478	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	DEFAULT	2	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10			215	55
7478	DEFAULT	2	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			250	55
7478	DEFAULT	2	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			260	55
7478	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	F_0	3000			
7478	DEFAULT	2	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			295	50
7478	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	DEFAULT	3	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10			215	55
7478	DEFAULT	3	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			250	55
7478	DEFAULT	3	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			260	55
7478	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	F_0	3000			
7478	DEFAULT	3	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			295	50
7478	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			

7478	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	DEFAULT	4	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10			220	55
7478	DEFAULT	4	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			250	55
7478	DEFAULT	4	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			268	55
7478	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	F_0	3000			
7478	DEFAULT	4	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			295	50
7478	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	DEFAULT	5	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10			220	55
7478	DEFAULT	5	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			250	55
7478	DEFAULT	5	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			270	55
7478	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	F_0	3000			
7478	DEFAULT	5	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			295	50
7478	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	DEFAULT	6	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10			227	55
7478	DEFAULT	6	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			258	55
7478	DEFAULT	6	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			270	55
7478	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	F_0	3000			
7478	DEFAULT	6	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			295	50
7478	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	DEFAULT	7	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10			230	55
7478	DEFAULT	7	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			260	55
7478	DEFAULT	7	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			275	55
7478	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	F_0	3000			
7478	DEFAULT	7	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			295	50
7478	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			

7478	DEFAULT	8	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	DEFAULT	8	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	DEFAULT	8	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10		235	55	
7478	DEFAULT	8	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5		265	55	
7478	DEFAULT	8	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1		280	55	
7478	DEFAULT	8	6	Stigning	MaksStigning	F_0	3000			
7478	DEFAULT	8	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0		295	50	
7478	DEFAULT	8	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	DEFAULT	9	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	DEFAULT	9	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	DEFAULT	9	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10		235	55	
7478	DEFAULT	9	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5		265	55	
7478	DEFAULT	9	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1		280	55	
7478	DEFAULT	9	6	Stigning	MaksStigning	F_0	3000			
7478	DEFAULT	9	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0		295	50	
7478	DEFAULT	9	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	F_10	1500			
7478	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	F_10	3000			
7478	ICAO_A	1	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10		220	55	
7478	ICAO_A	1	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5		250	55	
7478	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	F_1	4700			
7478	ICAO_A	1	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0		276	50	
7478	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	F_10	1500			
7478	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	F_10	3000			
7478	ICAO_A	2	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10		220	55	
7478	ICAO_A	2	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1		254	55	
7478	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	F_1	4800			
7478	ICAO_A	2	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0		275	50	
7478	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			

7478	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	F_10	1500			
7478	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	F_10	3000			
7478	ICAO_A	3	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			220	55
7478	ICAO_A	3	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			255	55
7478	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	F_1	4500			
7478	ICAO_A	3	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			275	50
7478	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	F_10	1500			
7478	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	F_10	3000			
7478	ICAO_A	4	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_10			220	55
7478	ICAO_A	4	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			255	55
7478	ICAO_A	4	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			275	55
7478	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	F_10	1500			
7478	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	F_10	3000			
7478	ICAO_A	5	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			220	55
7478	ICAO_A	5	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			255	55
7478	ICAO_A	5	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			275	50
7478	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	F_10	1500			
7478	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	F_10	3000			
7478	ICAO_A	6	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			225	55
7478	ICAO_A	6	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			255	55
7478	ICAO_A	6	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			278	50
7478	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	F_10	1500			
7478	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	F_10	3000			

7478	ICAO_A	7	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			225	55
7478	ICAO_A	7	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			255	55
7478	ICAO_A	7	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			278	50
7478	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_A	8	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_A	8	2	Stigning	MaksStart	F_10	1500			
7478	ICAO_A	8	3	Stigning	MaksStigning	F_10	3000			
7478	ICAO_A	8	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			230	55
7478	ICAO_A	8	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			265	55
7478	ICAO_A	8	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			280	50
7478	ICAO_A	8	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_A	9	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_A	9	2	Stigning	MaksStart	F_10	1500			
7478	ICAO_A	9	3	Stigning	MaksStigning	F_10	3000			
7478	ICAO_A	9	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_5			230	55
7478	ICAO_A	9	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_1			265	55
7478	ICAO_A	9	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			280	50
7478	ICAO_A	9	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	ICAO_B	1	3	Acceleration_Procent	MaksStart	F_10			210	55
7478	ICAO_B	1	4	Acceleration_Procent	MaksStart	F_5			250	55
7478	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStart	F_1	3480			
7478	ICAO_B	1	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			280	50
7478	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	ICAO_B	2	3	Acceleration_Procent	MaksStart	F_10			223	55
7478	ICAO_B	2	4	Acceleration_Procent	MaksStart	F_5			250	55
7478	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStart	F_1	3350			
7478	ICAO_B	2	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			280	50
7478	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			

7478	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	ICAO_B	3	3	Acceleration_Procent	MaksStart	F_10		223	55	
7478	ICAO_B	3	4	Acceleration_Procent	MaksStart	F_5		263	55	
7478	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStart	F_1	3350			
7478	ICAO_B	3	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0		300	50	
7478	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	ICAO_B	4	3	Acceleration_Procent	MaksStart	F_10		210	55	
7478	ICAO_B	4	4	Acceleration_Procent	MaksStart	F_5		260	55	
7478	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStart	F_1	3480			
7478	ICAO_B	4	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0		270	50	
7478	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	ICAO_B	5	3	Acceleration_Procent	MaksStart	F_10		228	55	
7478	ICAO_B	5	4	Acceleration_Procent	MaksStart	F_5		262	55	
7478	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStart	F_1	2760			
7478	ICAO_B	5	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0		270	50	
7478	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	ICAO_B	6	3	Acceleration_Procent	MaksStart	F_10		231	55	
7478	ICAO_B	6	4	Acceleration_Procent	MaksStart	F_5		264	55	
7478	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStart	F_1	2610			
7478	ICAO_B	6	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0		300	50	
7478	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	ICAO_B	7	3	Acceleration_Procent	MaksStart	F_10		231	55	
7478	ICAO_B	7	4	Acceleration_Procent	MaksStart	F_5		270	55	

7478	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStart	F_1	2610			
7478	ICAO_B	7	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	F_0			300	50
7478	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_B	8	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_B	8	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	ICAO_B	8	3	Acceleration_Procent	MaksStart	F_10			235	55
7478	ICAO_B	8	4	Acceleration_Procent	MaksStart	F_5			265	55
7478	ICAO_B	8	5	Acceleration_Procent	MaksStart	F_1			275	55
7478	ICAO_B	8	6	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
7478	ICAO_B	9	1	Start	MaksStart	F_10				
7478	ICAO_B	9	2	Stigning	MaksStart	F_10	1000			
7478	ICAO_B	9	3	Acceleration_Procent	MaksStart	F_10			240	55
7478	ICAO_B	9	4	Acceleration_Procent	MaksStart	F_5			270	55
7478	ICAO_B	9	5	Acceleration_Procent	MaksStart	F_1			280	55
7478	ICAO_B	9	6	Stigning	MaksStigning	F_0	10000			
747SP	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
747SP	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747SP	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		2469	163	
747SP	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	203	
747SP	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747SP	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747SP	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747SP	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747SP	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747SP	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				
747SP	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747SP	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	10		2326	167	
747SP	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	207	
747SP	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747SP	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747SP	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747SP	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

747SP	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747SP	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
747SP	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747SP	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	10		2201	170	
747SP	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	210	
747SP	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747SP	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747SP	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747SP	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747SP	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747SP	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	10				
747SP	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747SP	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	10		2027	175	
747SP	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	215	
747SP	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747SP	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747SP	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747SP	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747SP	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747SP	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	10				
747SP	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747SP	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	10		1821	182	
747SP	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	222	
747SP	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747SP	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747SP	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747SP	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747SP	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
747SP	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	10				
747SP	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747SP	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	10		1643	188	
747SP	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	228	

747SP	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
747SP	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747SP	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747SP	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747SP	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

Table I-4 (part 2): Standard procedures at start

ACFTID	Profil_ID	Etape-længde	Procedure-nr.	Procedure-type	Kraft-indikator	Flap_ID	Slutpunkts-højde (fod)	Stignings-hastighed (fod/min)	Kalibreret flyvehastighed ved slutpunktet (knob)	Acceleration_Procent (%)
747SP	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	10				
747SP	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
747SP	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	10		1403	196	
747SP	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStigning	5		1000	236	
747SP	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
747SP	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
747SP	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
747SP	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757300	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_05	1097			

757300	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	T_05		2252,1	211,8	
757300	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2480	215,4	
757300	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStart	T_00	2569			
757300	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1701,7	250	
757300	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_05	1041			

757300	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	T_05		2154,9	213	
757300	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2352	218,6	
757300	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStart	T_00	2412			
757300	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1607,8	250	
757300	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
757300	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	T_05		2062	214,5	
757300	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2223,5	221,8	
757300	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStart	T_00	2275			
757300	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1521,8	250	
757300	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
757300	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1901,4	217,4	
757300	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2061,8	228	
757300	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStart	T_00	2099			
757300	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1374,1	250	
757300	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
757300	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1729,2	221,7	
757300	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1881,8	236,7	

757300	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStart	T_00	1891			
757300	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1227,3	250	
757300	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
757300	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1655	224	
757300	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1836,4	240,1	
757300	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStart	T_00	1829			
757300	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1159,2	250	
757300	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
757300	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
757300	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1388,6	198	
757300	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1528,2	215	
757300	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1693,5	250	
757300	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
757300	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
757300	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1304,9	199,6	
757300	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1441	215,6	
757300	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1597,7	250	
757300	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			

757300	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
757300	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
757300	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1242,3	201,6	
757300	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1357,6	216,7	
757300	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1500	250	
757300	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
757300	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
757300	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1127,1	205,3	
757300	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1221,4	221,1	
757300	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1359,4	250	
757300	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
757300	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
757300	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		997,2	210,6	
757300	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1076	227,9	
757300	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1192	250	
757300	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	T_05	1500			
757300	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			

757300	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		945,1	213,2	
757300	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1031,2	230,6	
757300	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1127,9	250	
757300	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_05	1097			
757300	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_05		2252,1	211,8	
757300	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2480	215,4	
757300	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStart	T_00	2569			
757300	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	ICAO_B	1	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1701,7	250	
757300	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_B	1	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_05	1041			
757300	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_05		2154,9	213	
757300	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2352	218,6	
757300	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStart	T_00	2412			
757300	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	ICAO_B	2	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1607,8	250	
757300	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_B	2	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
757300	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_05		2062	214,5	
757300	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2223,5	221,8	
757300	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStart	T_00	2275			
757300	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			

757300	ICAO_B	3	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1521,8	250	
757300	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_B	3	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
757300	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1901,4	217,4	
757300	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2061,8	228	
757300	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStart	T_00	2099			
757300	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	ICAO_B	4	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1374,1	250	
757300	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_B	4	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
757300	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1729,2	221,7	
757300	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1881,8	236,7	
757300	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStart	T_00	1891			
757300	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	ICAO_B	5	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1227,3	250	
757300	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757300	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_B	5	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757300	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	T_05				
757300	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	T_05	1000			
757300	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1655	224	
757300	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1836,4	240,1	
757300	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStart	T_00	1829			
757300	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757300	ICAO_B	6	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1159,2	250	
757300	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			

757300	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757300	ICAO_B	6	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757PW	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
757PW	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1471	190,1	
757PW	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1636,4	206	
757PW	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757PW	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1822,2	250	
757PW	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
757PW	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1403,6	191,4	
757PW	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1568,2	208,7	
757PW	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757PW	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1742,7	250	
757PW	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
757PW	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1339,2	193	
757PW	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1495,9	211,1	
757PW	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_00		1666,7	211,6	
757PW	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757PW	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1661	250	
757PW	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
757PW	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			

757PW	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1213,5	196,4	
757PW	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1353,6	213,7	
757PW	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_00		1460,3	217,4	
757PW	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757PW	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1510,6	250	
757PW	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	5				
757PW	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1082,9	200,8	
757PW	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1212	218,5	
757PW	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_00		1291,1	224,3	
757PW	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757PW	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1352,4	250	
757PW	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	5				
757PW	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1005,7	203,9	
757PW	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1124,3	221,9	
757PW	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_00		1220	228,7	
757PW	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757PW	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1259,5	250	
757PW	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	5				
757PW	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		938,1	207	
757PW	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1052,4	225,2	

757PW	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	T_00		1134,5	233,3	
757PW	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
757PW	DEFAULT	7	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1172,9	250	
757PW	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757PW	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
757PW	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1399,5	188	
757PW	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1605,4	205,8	
757PW	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1804,8	250	
757PW	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757PW	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
757PW	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1337,7	189,5	
757PW	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1522,3	207,2	
757PW	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1725,5	250	
757PW	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757PW	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757PW	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1271,9	191,1	
757PW	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1451,8	208,2	
757PW	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1638	250	
757PW	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

757PW	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757PW	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757PW	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1153,8	194,7	
757PW	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1312,6	212,2	
757PW	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1486	250	
757PW	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757PW	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757PW	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1028,8	199,2	
757PW	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1171,1	217,2	
757PW	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1325,6	250	
757PW	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757PW	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757PW	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		953,4	202,5	
757PW	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1087,8	220,6	
757PW	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1225,5	250	
757PW	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757PW	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757PW	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		886,5	205,7	

757PW	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1012,8	224	
757PW	ICAO_A	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1140,1	250	
757PW	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_A	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_A	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1970,1	206	
757PW	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757PW	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1821,5	250	
757PW	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	5		1899,2	208,7	
757PW	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757PW	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1743,3	250	
757PW	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	5		1825,8	211,6	
757PW	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757PW	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1659,4	250	
757PW	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	5		1690,7	217,4	

757PW	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757PW	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1512,3	250	
757PW	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	5		1543,6	224,1	
757PW	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757PW	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1351,8	250	
757PW	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	5		1458,3	228,7	
757PW	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757PW	ICAO_B	6	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1257,5	250	
757PW	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757PW	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	5				
757PW	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757PW	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	5		1380,6	233,3	
757PW	ICAO_B	7	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757PW	ICAO_B	7	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1173,6	250	
757PW	ICAO_B	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757PW	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757PW	ICAO_B	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	5				
757RR	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1613,9	192,4	

757RR	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1779,7	206,3	
757RR	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1966,1	250	
757RR	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	5				
757RR	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1544,6	193,9	
757RR	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1703,3	209,2	
757RR	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1879,3	250	
757RR	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	5				
757RR	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1474,6	195,5	
757RR	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1627,6	212,2	
757RR	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1787,2	250	
757RR	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	5				
757RR	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1338	199	
757RR	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1484,6	216,4	
757RR	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1560	218,3	
757RR	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1623,1	250	
757RR	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			

757RR	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757RR	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757RR	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	5				
757RR	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1196,6	203,7	
757RR	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1325,3	221,1	
757RR	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_00		1400	225,7	
757RR	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1447,1	250	
757RR	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757RR	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757RR	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	5				
757RR	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1142,2	205,8	
757RR	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1258	223,4	
757RR	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_00		1329,6	228,9	
757RR	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1377,4	250	
757RR	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757RR	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757RR	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	5				
757RR	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStigning	T_05		1071,3	208,8	
757RR	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStigning	T_01		1181,5	226,7	
757RR	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	T_00		1265,9	233,3	
757RR	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	DEFAULT	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1287,6	250	
757RR	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757RR	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

757RR	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757RR	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757RR	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1543,3	190,3	
757RR	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1735,6	206,1	
757RR	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1959,8	250	
757RR	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757RR	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757RR	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1472,7	191,9	
757RR	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1660,2	208,9	
757RR	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1876	250	
757RR	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757RR	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757RR	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1401	193,6	
757RR	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1590,6	211,5	
757RR	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1769,2	250	
757RR	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757RR	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757RR	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1271,5	197,3	
757RR	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1436	214,5	

757RR	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1593,3	250	
757RR	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757RR	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757RR	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757RR	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1134,7	202,1	
757RR	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1278,3	219,8	
757RR	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1416,8	250	
757RR	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757RR	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757RR	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1083,2	204,3	
757RR	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1218,6	222,1	
757RR	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1348,5	250	
757RR	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	5	1500			
757RR	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	5	3000			
757RR	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1013,1	207,4	
757RR	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1137,3	225,4	
757RR	ICAO_A	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1256,7	250	
757RR	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	ICAO_A	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	ICAO_A	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	5				

757RR	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_05		2227,2	201,9	
757RR	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2474,2	206,3	
757RR	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1965,3	250	
757RR	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
757RR	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	5	1000			

757RR	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_05		2139,9	203	
757RR	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2400	209,2	
757RR	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1876,9	250	
757RR	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757RR	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
757RR	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_05		2051,2	204,3	
757RR	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2300	212,1	
757RR	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1788	250	
757RR	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757RR	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757RR	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
757RR	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1884,9	207,3	
757RR	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	T_01		2135,6	218,4	
757RR	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			

757RR	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1621,6	250	
757RR	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757RR	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757RR	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757RR	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1713,8	211,3	
757RR	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1935,5	225,8	
757RR	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1447,1	250	
757RR	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757RR	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757RR	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757RR	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1646,9	213,1	
757RR	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1872,3	228,9	
757RR	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	ICAO_B	6	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1379,1	250	
757RR	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757RR	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757RR	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
757RR	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	5				
757RR	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	5	1000			
757RR	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	T_05		1562,1	215,8	
757RR	ICAO_B	7	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1781,3	233,3	
757RR	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
757RR	ICAO_B	7	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1287,6	250	
757RR	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
757RR	ICAO_B	7	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
757RR	ICAO_B	7	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
767300	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				

767300	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767300	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		2198	152	
767300	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		2198	172	
767300	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	215	
767300	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	235	
767300	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767300	DEFAULT	1	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767300	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767300	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767300	DEFAULT	1	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767300	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
767300	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767300	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		2112	155	
767300	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		2112	175	
767300	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	218	
767300	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	238	
767300	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767300	DEFAULT	2	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767300	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767300	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767300	DEFAULT	2	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767300	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
767300	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767300	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		2029	158	
767300	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		2029	178	
767300	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	221	
767300	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	241	
767300	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767300	DEFAULT	3	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767300	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767300	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767300	DEFAULT	3	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

767300	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	15				
767300	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767300	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	15		1895	163	
767300	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	5		1895	183	
767300	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	225	
767300	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	245	
767300	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767300	DEFAULT	4	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767300	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767300	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767300	DEFAULT	4	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767300	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	15				
767300	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767300	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	15		1744	169	
767300	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	5		1744	189	
767300	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	231	
767300	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	251	
767300	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767300	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767300	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767300	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767300	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	15				
767300	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767300	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	15		1602	175	
767300	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	5		1602	195	
767300	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	237	
767300	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	257	
767300	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767300	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767300	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767300	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767300	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	15				

767300	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767300	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	15		1542	178	
767300	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	5		1542	198	
767300	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	240	
767300	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	260	
767300	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767300	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767300	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767300	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767400	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1695,3	215,4	
767400	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		2123,3	250	
767400	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1648,7	217,9	
767400	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		2040,6	250	
767400	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1584,9	220,5	
767400	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1953,3	250	
767400	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			

767400	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1482,5	225,1	
767400	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1821,8	250	
767400	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1360,1	230,5	
767400	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1661,5	250	
767400	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1246,4	236	
767400	DEFAULT	6	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1508	250	
767400	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1091,3	244,3	
767400	DEFAULT	7	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1303,8	250	
767400	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			

767400	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1500			
767400	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
767400	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_05A		1659,9	215,1	
767400	ICAO_A	1	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	4616			
767400	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		2098,5	250	
767400	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1500			
767400	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
767400	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_05A		1600	217,6	
767400	ICAO_A	2	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	4536			
767400	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		2008	250	
767400	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1500			
767400	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
767400	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_05B		1536,2	220,4	
767400	ICAO_A	3	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	4454			
767400	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1935,8	250	
767400	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1500			
767400	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
767400	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_05B		1434,4	224,8	

767400	ICAO_A	4	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	4323			
767400	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1796,6	250	
767400	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1500			
767400	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
767400	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_05B		1318,8	230,2	
767400	ICAO_A	5	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	4173			
767400	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1640	250	
767400	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1500			
767400	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
767400	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_05B		1258,5	250	
767400	ICAO_A	6	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	ICAO_A	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1500			
767400	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
767400	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	T_05B		1073	250	
767400	ICAO_A	7	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5500			
767400	ICAO_A	7	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		2330,5	215,3	
767400	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	3491			

767400	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		2147	250	
767400	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
767400	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		2267,2	217,9	
767400	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	3393			
767400	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		2080,9	250	
767400	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
767400	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		2183,7	220,6	
767400	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	3292			
767400	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1975,7	250	
767400	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
767400	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		2054,4	225	
767400	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	3128			
767400	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1850,9	250	
767400	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
767400	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		1908,2	230,4	
767400	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	2944			

767400	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1653,1	250	
767400	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
767400	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		1771,1	236	
767400	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	2766			
767400	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	ICAO_B	6	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1521,4	250	
767400	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
767400	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767400	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
767400	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		1560,3	239,8	
767400	ICAO_B	7	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	2111			
767400	ICAO_B	7	5	Acceleration	MaksStart	T_00_U		1840	244,3	
767400	ICAO_B	7	6	Stigning	MaksStart	T_00_U	2523			
767400	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
767400	ICAO_B	7	8	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1303,8	250	
767400	ICAO_B	7	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
767400	ICAO_B	7	10	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
767400	ICAO_B	7	11	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
767CF6	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
767CF6	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767CF6	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1913	144	
767CF6	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1913	164	
767CF6	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	204	
767CF6	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	224	
767CF6	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

767CF6	DEFAULT	1	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767CF6	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767CF6	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767CF6	DEFAULT	1	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767CF6	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
767CF6	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767CF6	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		1840	147	
767CF6	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1840	167	
767CF6	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	206	
767CF6	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	226	
767CF6	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767CF6	DEFAULT	2	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767CF6	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767CF6	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767CF6	DEFAULT	2	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767CF6	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
767CF6	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767CF6	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1769	150	
767CF6	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1769	170	
767CF6	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	209	
767CF6	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	229	
767CF6	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767CF6	DEFAULT	3	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767CF6	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767CF6	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767CF6	DEFAULT	3	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767CF6	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	15				
767CF6	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767CF6	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	15		1656	155	
767CF6	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	5		1656	175	
767CF6	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	214	
767CF6	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	234	

767CF6	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767CF6	DEFAULT	4	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767CF6	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767CF6	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767CF6	DEFAULT	4	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767CF6	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	15				
767CF6	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767CF6	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	15		1529	160	
767CF6	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	5		1529	180	
767CF6	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	219	
767CF6	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	239	
767CF6	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767CF6	DEFAULT	5	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767CF6	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767CF6	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767CF6	DEFAULT	5	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767CF6	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	15				
767CF6	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767CF6	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	15		1407	166	
767CF6	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	5		1407	186	
767CF6	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	225	
767CF6	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	245	
767CF6	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767CF6	DEFAULT	6	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767CF6	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767CF6	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767CF6	DEFAULT	6	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767CF6	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	15				
767CF6	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767CF6	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	15		1345	169	
767CF6	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	5		1345	189	
767CF6	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	228	

767CF6	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	248	
767CF6	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767CF6	DEFAULT	7	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767CF6	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767CF6	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767CF6	DEFAULT	7	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767JT9	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
767JT9	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767JT9	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1879	145	
767JT9	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1879	165	
767JT9	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	204	
767JT9	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	224	
767JT9	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767JT9	DEFAULT	1	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767JT9	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767JT9	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767JT9	DEFAULT	1	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767JT9	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
767JT9	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767JT9	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		1807	148	
767JT9	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1807	168	
767JT9	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	207	
767JT9	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	227	
767JT9	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767JT9	DEFAULT	2	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767JT9	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767JT9	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767JT9	DEFAULT	2	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767JT9	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
767JT9	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767JT9	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1738	150	
767JT9	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1738	170	

767JT9	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	210	
767JT9	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	230	
767JT9	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767JT9	DEFAULT	3	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767JT9	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767JT9	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767JT9	DEFAULT	3	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767JT9	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	15				
767JT9	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767JT9	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	15		1626	155	
767JT9	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	5		1626	175	
767JT9	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	214	
767JT9	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	234	
767JT9	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767JT9	DEFAULT	4	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767JT9	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767JT9	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767JT9	DEFAULT	4	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767JT9	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	15				
767JT9	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767JT9	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	15		1499	161	
767JT9	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	5		1499	181	
767JT9	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	220	
767JT9	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	240	
767JT9	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767JT9	DEFAULT	5	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767JT9	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767JT9	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767JT9	DEFAULT	5	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767JT9	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	15				
767JT9	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767JT9	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	15		1379	167	

767JT9	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	5		1379	187	
767JT9	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	226	
767JT9	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	246	
767JT9	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767JT9	DEFAULT	6	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767JT9	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767JT9	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767JT9	DEFAULT	6	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
767JT9	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	15				
767JT9	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
767JT9	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	15		1328	170	
767JT9	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	5		1328	190	
767JT9	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	1		1000	228	
767JT9	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	248	
767JT9	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
767JT9	DEFAULT	7	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
767JT9	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
767JT9	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
767JT9	DEFAULT	7	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
777200	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1089			
777200	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	T_01		1583,4	205,9	
777200	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_00		1744,7	213,7	
777200	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1856,6	250	
777200	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1057			
777200	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	T_01		1526,8	206,6	
777200	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_00		1681	215,6	

777200	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1791,2	250	
777200	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1022			
777200	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	T_01		1468,5	207,3	
777200	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_00		1618,3	217,7	
777200	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1725,7	250	
777200	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	T_01		1363,3	208,9	
777200	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_00		1510,5	221,7	
777200	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1601,3	250	
777200	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	T_01		1247,5	211	
777200	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_00		1389,1	225,5	
777200	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1467,1	250	
777200	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			

777200	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStigning	T_01		1136,7	213,4	
777200	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_00		1275	231,5	
777200	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1337,6	250	
777200	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStigning	T_01		1032,4	216,2	
777200	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStigning	T_00		1147	228,5	
777200	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	T_00		1189,4	236,6	
777200	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	DEFAULT	7	7	Acceleration	MaksStigning	T_00		1215,6	250	
777200	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	DEFAULT	8	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	DEFAULT	8	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	DEFAULT	8	3	Acceleration	MaksStigning	T_01		931,9	219,4	
777200	DEFAULT	8	4	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1033,1	232,5	
777200	DEFAULT	8	5	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1088,7	242	
777200	DEFAULT	8	6	Stigning	MaksStigning	T_00H	3000			
777200	DEFAULT	8	7	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1101,5	250	
777200	DEFAULT	8	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
777200	DEFAULT	8	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
777200	DEFAULT	8	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
777200	DEFAULT	9	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	DEFAULT	9	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			

777200	DEFAULT	9	3	Acceleration	MaksStigning	T_01		874,9	221,7	
777200	DEFAULT	9	4	Acceleration	MaksStigning	T_00H		969,4	235,4	
777200	DEFAULT	9	5	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1020,2	245,6	
777200	DEFAULT	9	6	Stigning	MaksStigning	T_00H	3000			
777200	DEFAULT	9	7	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1031,1	250	
777200	DEFAULT	9	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
777200	DEFAULT	9	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
777200	DEFAULT	9	10	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
777200	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1500			
777200	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_01	3000			
777200	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_05A		1504	203,3	
777200	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1700	213,4	
777200	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1856,1	250	
777200	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1500			
777200	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_01	3000			
777200	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_05A		1451,9	204	
777200	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1633,4	215,4	
777200	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1789,9	250	
777200	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1500			
777200	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	T_01	3000			
777200	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_05A		1395,1	204,9	
777200	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1575	217,3	
777200	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1719,4	250	

777200	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1500			
777200	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	T_01	3000			
777200	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_05A		1295,2	206,6	
777200	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1477,7	221,3	
777200	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1592,4	250	
777200	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1500			
777200	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	T_01	3000			
777200	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_05A		1182,6	208,8	
777200	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1346,3	222,1	
777200	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1451,1	250	
777200	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1500			
777200	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	T_01	3000			
777200	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		1075,6	211,4	
777200	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1217,4	223,4	
777200	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1316,4	250	
777200	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1500			

777200	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	T_01	3000			
777200	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		973,3	214,3	
777200	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		1104,3	227,2	
777200	ICAO_A	7	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1188,2	250	
777200	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_A	7	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_A	7	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_A	8	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_A	8	2	Stigning	MaksStart	T_05CH	1500			
777200	ICAO_A	8	3	Stigning	MaksStigning	T_01	3000			
777200	ICAO_A	8	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		877,9	217,6	
777200	ICAO_A	8	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		997,4	231,4	
777200	ICAO_A	8	6	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1071,6	250	
777200	ICAO_A	8	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
777200	ICAO_A	8	8	Stigning	MaksStigning	T_00H	7500			
777200	ICAO_A	8	9	Stigning	MaksStigning	T_00H	10000			
777200	ICAO_A	9	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_A	9	2	Stigning	MaksStart	T_05CH	1500			
777200	ICAO_A	9	3	Stigning	MaksStigning	T_05	3000			
777200	ICAO_A	9	4	Acceleration	MaksStigning	T_05		820,9	220	
777200	ICAO_A	9	5	Acceleration	MaksStigning	T_01		930,3	234,3	
777200	ICAO_A	9	6	Acceleration	MaksStigning	T_00H		1000	250	
777200	ICAO_A	9	7	Stigning	MaksStigning	T_00H	5500			
777200	ICAO_A	9	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_A	9	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1089			
777200	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_05A		2183,5	193,8	
777200	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1783,1	213,6	
777200	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1857,4	250	
777200	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			

777200	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1057			
777200	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_05A		2121,3	195,8	
777200	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1722,3	215,5	
777200	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1789,8	250	
777200	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1022			
777200	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_05A		2059,4	197,9	
777200	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1664,2	217,6	
777200	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1723	250	
777200	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_05A		1940,1	201,8	
777200	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1555,7	221,6	
777200	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1602,1	250	
777200	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_05A		1809,2	206,7	

777200	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1431,6	226,5	
777200	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1466,4	250	
777200	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	T_05A		1683,9	211,6	
777200	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1315,7	231,4	
777200	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	ICAO_B	6	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1337,6	250	
777200	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	T_05A		1562,2	216,6	
777200	ICAO_B	7	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1197,4	236,5	
777200	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	ICAO_B	7	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1214,8	250	
777200	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_B	7	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_B	7	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_B	8	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_B	8	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	ICAO_B	8	3	Acceleration	MaksStart	T_05A		1450,3	222,2	
777200	ICAO_B	8	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1090,6	241,9	
777200	ICAO_B	8	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	ICAO_B	8	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1101,5	250	
777200	ICAO_B	8	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_B	8	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			

777200	ICAO_B	8	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777200	ICAO_B	9	1	Start	MaksStart	T_05				
777200	ICAO_B	9	2	Stigning	MaksStart	T_05C	1000			
777200	ICAO_B	9	3	Acceleration	MaksStart	T_05A		1381,9	225,8	
777200	ICAO_B	9	4	Acceleration	MaksStart	T_01		1025,7	245,6	
777200	ICAO_B	9	5	Stigning	MaksStigning	T_00	3000			
777200	ICAO_B	9	6	Acceleration	MaksStigning	T_00		1031,1	250	
777200	ICAO_B	9	7	Stigning	MaksStigning	T_00	5500			
777200	ICAO_B	9	8	Stigning	MaksStigning	T_00	7500			
777200	ICAO_B	9	9	Stigning	MaksStigning	T_00	10000			
777300	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1068			
777300	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1471,6	215,4	
777300	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1779,1	250	
777300	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1064			
777300	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1418	217,8	
777300	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1713,9	250	
777300	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1062			
777300	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1368	220,3	
777300	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1638,9	250	
777300	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			

777300	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1058			
777300	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1279	224,3	
777300	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1519,4	250	
777300	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1053			
777300	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1179,2	229,4	
777300	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1392,1	250	
777300	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1049			
777300	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1082,8	234,4	
777300	DEFAULT	6	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1260	250	
777300	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1042			
777300	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		911,6	243,4	
777300	DEFAULT	7	4	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1060,3	250	
777300	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			

777300	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1565			
777300	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
777300	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1420,7	215,2	
777300	ICAO_A	1	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	4117			
777300	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1762,5	250	
777300	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1563			
777300	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
777300	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1372,5	217,6	
777300	ICAO_A	2	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	4014			
777300	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1691,8	250	
777300	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1561			
777300	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
777300	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_05_U		1320,6	220	
777300	ICAO_A	3	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	4041			
777300	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1616	250	
777300	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1557			
777300	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			

777300	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1320,5	250	
777300	ICAO_A	4	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	T_05_U				
777300	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1553			
777300	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
777300	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1199,1	250	
777300	ICAO_A	5	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_A	5	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1553			
777300	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
777300	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1083,7	250	
777300	ICAO_A	6	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_A	6	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1553			
777300	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	T_20_U	3000			
777300	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		889	250	
777300	ICAO_A	7	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_A	7	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
777300	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		2149,6	215,4	
777300	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	3416			
777300	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1800	250	
777300	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			

777300	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
777300	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		2086,3	217,9	
777300	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	3205			
777300	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1772,6	250	
777300	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
777300	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		2020,6	220,3	
777300	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	3076			
777300	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1708,6	250	
777300	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
777300	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		1895,3	226,3	
777300	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	2894			
777300	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1525,8	250	
777300	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
777300	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		1768,6	229,4	
777300	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	2679			
777300	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1387,7	250	

777300	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
777300	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		1639,4	235,5	
777300	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	2402			
777300	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	ICAO_B	6	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1271,6	250	
777300	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
777300	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	T_20_U	1000			
777300	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	T_05_U		1491	244,4	
777300	ICAO_B	7	4	Stigning	MaksStart	T_00_U	2216			
777300	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStigning	T_00_U	3000			
777300	ICAO_B	7	6	Acceleration	MaksStigning	T_00_U		1271,6	250	
777300	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	T_00_U	5000			
777300	ICAO_B	7	8	Stigning	MaksStigning	T_00_U	7500			
777300	ICAO_B	7	9	Stigning	MaksStigning	T_00_U	10000			
7773ER	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1434			
7773ER	DEFAULT	1	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	1	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			223	50
7773ER	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7773ER	DEFAULT	1	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1434			
7773ER	DEFAULT	2	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	2	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			225	50

7773ER	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7773ER	DEFAULT	2	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1355			
7773ER	DEFAULT	3	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			204	55
7773ER	DEFAULT	3	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			228	50
7773ER	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7773ER	DEFAULT	3	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1289			
7773ER	DEFAULT	4	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			205	55
7773ER	DEFAULT	4	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			230	50
7773ER	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7773ER	DEFAULT	4	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1214			
7773ER	DEFAULT	5	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			210	55
7773ER	DEFAULT	5	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			235	50
7773ER	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7773ER	DEFAULT	5	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1142			
7773ER	DEFAULT	6	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			215	55
7773ER	DEFAULT	6	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			240	50
7773ER	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7773ER	DEFAULT	6	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	FLAP_5				

7773ER	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1067			
7773ER	DEFAULT	7	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	7	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			248	50
7773ER	DEFAULT	7	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7773ER	DEFAULT	7	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	DEFAULT	8	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	8	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7773ER	DEFAULT	8	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	8	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			255	50
7773ER	DEFAULT	8	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7773ER	DEFAULT	8	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			256	50
7773ER	DEFAULT	8	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	DEFAULT	9	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	9	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7773ER	DEFAULT	9	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			226	55
7773ER	DEFAULT	9	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			261	50
7773ER	DEFAULT	9	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7773ER	DEFAULT	9	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			261,1	50
7773ER	DEFAULT	9	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1500			
7773ER	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	FLAP_5	3000			
7773ER	ICAO_A	1	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			210	55
7773ER	ICAO_A	1	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			220	55
7773ER	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	FLAP_1	4400			
7773ER	ICAO_A	1	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1500			
7773ER	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	FLAP_5	3000			
7773ER	ICAO_A	2	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			220	55

7773ER	ICAO_A	2	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	FLAP_1	4300			
7773ER	ICAO_A	2	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1500			
7773ER	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	FLAP_5	3000			
7773ER	ICAO_A	3	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	3	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	FLAP_1	4200			
7773ER	ICAO_A	3	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1500			
7773ER	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	FLAP_5	3000			
7773ER	ICAO_A	4	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	4	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	FLAP_1	4100			
7773ER	ICAO_A	4	7	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1500			
7773ER	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	FLAP_5	3000			
7773ER	ICAO_A	5	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	5	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	5	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1500			
7773ER	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	FLAP_5	3000			
7773ER	ICAO_A	6	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	6	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			230	55

7773ER	ICAO_A	6	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1500			
7773ER	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	FLAP_5	3000			
7773ER	ICAO_A	7	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	7	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	7	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_A	8	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	8	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1500			
7773ER	ICAO_A	8	3	Stigning	MaksStigning	FLAP_5	3000			
7773ER	ICAO_A	8	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	8	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	8	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			255	50
7773ER	ICAO_A	8	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_A	9	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	9	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1500			
7773ER	ICAO_A	9	3	Stigning	MaksStigning	FLAP_5	3000			
7773ER	ICAO_A	9	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			230	55

7773ER	ICAO_A	9	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			240	55
7773ER	ICAO_A	9	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			260	50
7773ER	ICAO_A	9	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7773ER	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1434			
7773ER	ICAO_B	1	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP_5			223	55
7773ER	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStart	FLAP_1	3564			
7773ER	ICAO_B	1	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP			240	50

				ent	g	_0				
7773ER	ICAO_B	1	6	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			250	50
7773ER	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	10000			
7773ER	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7773ER	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1396			
7773ER	ICAO_B	2	3	Acceleration_Proc ent	MaksStart	FLAP _5			225	55
7773ER	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	3442			
7773ER	ICAO_B	2	5	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			240	50
7773ER	ICAO_B	2	6	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			250	50
7773ER	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	10000			
7773ER	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7773ER	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1355			
7773ER	ICAO_B	3	3	Acceleration_Proc ent	MaksStart	FLAP _5			228	55
7773ER	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	3314			
7773ER	ICAO_B	3	5	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			240	50
7773ER	ICAO_B	3	6	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			250	50
7773ER	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	10000			
7773ER	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7773ER	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1289			
7773ER	ICAO_B	4	3	Acceleration_Proc ent	MaksStart	FLAP _5			231	55
7773ER	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	3104			
7773ER	ICAO_B	4	5	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			240	50
7773ER	ICAO_B	4	6	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			250	50

7773ER	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000				
7773ER	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	FLAP_5					
7773ER	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1214				
7773ER	ICAO_B	5	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP_5			236	55	
7773ER	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStart	FLAP_1	3000				
7773ER	ICAO_B	5	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			245	50	
7773ER	ICAO_B	5	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50	
7773ER	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000				
7773ER	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	FLAP_5					
7773ER	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1138				
7773ER	ICAO_B	6	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP_5			241	55	
7773ER	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStart	FLAP_1	3000				
7773ER	ICAO_B	6	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50	
7773ER	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000				
7773ER	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	FLAP_5					
7773ER	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1067				
7773ER	ICAO_B	7	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP_5			249	55	
7773ER	ICAO_B	7	4	Stigning	MaksStart	FLAP_1	2451				
7773ER	ICAO_B	7	5	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			250	55	
7773ER	ICAO_B	7	6	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000				
7773ER	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000				
7773ER	ICAO_B	8	1	Start	MaksStart	FLAP_5					

7773ER	ICAO_B	8	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			
7773ER	ICAO_B	8	3	Acceleration_Proc ent	MaksStart	FLAP _5			257	55
7773ER	ICAO_B	8	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	2280			
7773ER	ICAO_B	8	5	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _1			257	55
7773ER	ICAO_B	8	6	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	3000			
7773ER	ICAO_B	8	7	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	10000			
7773ER	ICAO_B	9	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7773ER	ICAO_B	9	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			
7773ER	ICAO_B	9	3	Acceleration_Proc ent	MaksStart	FLAP _5			261	55
7773ER	ICAO_B	9	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	2180			
7773ER	ICAO_B	9	5	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _1			262	55
7773ER	ICAO_B	9	6	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	3000			
7773ER	ICAO_B	9	7	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	10000			
7878R	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			
7878R	DEFAULT	1	3	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _5			214	55
7878R	DEFAULT	1	4	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _1			225	55
7878R	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	3000			
7878R	DEFAULT	1	6	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			250	50
7878R	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	10000			
7878R	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			

7878R	DEFAULT	2	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	2	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			222	55
7878R	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7878R	DEFAULT	2	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7878R	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7878R	DEFAULT	3	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	3	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			230	55
7878R	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7878R	DEFAULT	3	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7878R	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7878R	DEFAULT	4	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	4	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			228	55
7878R	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7878R	DEFAULT	4	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7878R	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7878R	DEFAULT	5	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			218	55

7878R	DEFAULT	5	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			235	55
7878R	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7878R	DEFAULT	5	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7878R	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7878R	DEFAULT	6	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			220	55
7878R	DEFAULT	6	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			238	55
7878R	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7878R	DEFAULT	6	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7878R	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7878R	DEFAULT	7	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			224	55
7878R	DEFAULT	7	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			243	55
7878R	DEFAULT	7	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7878R	DEFAULT	7	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7878R	DEFAULT	8	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	8	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7878R	DEFAULT	8	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_5			226	55
7878R	DEFAULT	8	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_1			246	55

7878R	DEFAULT	8	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	3000			
7878R	DEFAULT	8	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	DEFAULT	8	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	DEFAULT	9	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	DEFAULT	9	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			
7878R	DEFAULT	9	3	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _5			230	55
7878R	DEFAULT	9	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _1			245	55
7878R	DEFAULT	9	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	3000			
7878R	DEFAULT	9	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	DEFAULT	9	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1500			
7878R	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	FLAP _5	3000			
7878R	ICAO_A	1	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _5			220	55
7878R	ICAO_A	1	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _1	4500			
7878R	ICAO_A	1	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1500			
7878R	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	FLAP _5	3000			
7878R	ICAO_A	2	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _5			220	55
7878R	ICAO_A	2	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _1	4400			

7878R	ICAO_A	2	6	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1500			
7878R	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStignin g	FLAP _5	3000			
7878R	ICAO_A	3	4	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _5			220	55
7878R	ICAO_A	3	5	Stigning	MaksStignin g	FLAP _1	4400			
7878R	ICAO_A	3	6	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1500			
7878R	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStignin g	FLAP _5	3000			
7878R	ICAO_A	4	4	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _5			220	55
7878R	ICAO_A	4	5	Stigning	MaksStignin g	FLAP _1	4300			
7878R	ICAO_A	4	6	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStignin g	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1500			
7878R	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStignin g	FLAP _5	3000			
7878R	ICAO_A	5	4	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _5			224	55
7878R	ICAO_A	5	5	Stigning	MaksStignin g	FLAP _1	4200			
7878R	ICAO_A	5	6	Acceleration_Proc ent	MaksStignin g	FLAP _0			250	50

7878R	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1500			
7878R	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	FLAP _5	3000			
7878R	ICAO_A	6	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _5			226	55
7878R	ICAO_A	6	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _1	4100			
7878R	ICAO_A	6	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1500			
7878R	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	FLAP _5	3000			
7878R	ICAO_A	7	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _5			232	55
7878R	ICAO_A	7	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _1	4000			
7878R	ICAO_A	7	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_A	8	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_A	8	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1500			
7878R	ICAO_A	8	3	Stigning	MaksStigning	FLAP _5	3000			
7878R	ICAO_A	8	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _5			232	55
7878R	ICAO_A	8	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _1	4000			
7878R	ICAO_A	8	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_A	8	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			

7878R	ICAO_A	9	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_A	9	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1500			
7878R	ICAO_A	9	3	Stigning	MaksStigning	FLAP _5	3000			
7878R	ICAO_A	9	4	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _5			235	55
7878R	ICAO_A	9	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _1	4000			
7878R	ICAO_A	9	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_A	9	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			
7878R	ICAO_B	1	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP _5			220	55
7878R	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	2700			
7878R	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	3000			
7878R	ICAO_B	1	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			
7878R	ICAO_B	2	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP _5			220	55
7878R	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	2700			
7878R	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	3000			
7878R	ICAO_B	2	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	FLAP _5				

7878R	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			
7878R	ICAO_B	3	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP _5			220	55
7878R	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	2700			
7878R	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	3000			
7878R	ICAO_B	3	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			
7878R	ICAO_B	4	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP _5			225	55
7878R	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	2600			
7878R	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	3000			
7878R	ICAO_B	4	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			
7878R	ICAO_B	5	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP _5			230	55
7878R	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	2500			
7878R	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	3000			
7878R	ICAO_B	5	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50
7878R	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000			
7878R	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	FLAP _5				
7878R	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	FLAP _5	1000			

7878R	ICAO_B	6	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStart	FLAP_1	2400			
7878R	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7878R	ICAO_B	6	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7878R	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7878R	ICAO_B	7	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_B	7	4	Stigning	MaksStart	FLAP_1	2200			
7878R	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7878R	ICAO_B	7	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7878R	ICAO_B	8	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	8	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7878R	ICAO_B	8	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP_5			240	55
7878R	ICAO_B	8	4	Stigning	MaksStart	FLAP_1	2100			
7878R	ICAO_B	8	5	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	3000			
7878R	ICAO_B	8	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	8	7	Stigning	MaksStigning	FLAP_0	10000			
7878R	ICAO_B	9	1	Start	MaksStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	9	2	Stigning	MaksStart	FLAP_5	1000			
7878R	ICAO_B	9	3	Acceleration_Procent	MaksStart	FLAP_5			245	55

7878R	ICAO_B	9	4	Stigning	MaksStart	FLAP _1	2100				
7878R	ICAO_B	9	5	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	3000				
7878R	ICAO_B	9	6	Acceleration_Procent	MaksStigning	FLAP _0			250	50	
7878R	ICAO_B	9	7	Stigning	MaksStigning	FLAP _0	10000				
A300-622R	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	1500					
A300-622R	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	1500	1000				
A300-622R	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	1500		1419,5	185,3		
A300-622R	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	0	3000				
A300-622R	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	0		1275	250		
A300-622R	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	0	5500				
A300-622R	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	0	7500				
A300-622R	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	0	10000				
A300-622R	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	1500					
A300-622R	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	1500	1000				
A300-622R	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	1500		1361,3	189,3		
A300-622R	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	0	3000				
A300-622R	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	0		1216,8	250		
A300-622R	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	0	5500				
A300-622R	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	0	7500				
A300-622R	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	0	10000				
A300-622R	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	1500					
A300-622R	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	1500	1000				

A300-622R	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	1500		1303,7	193,2	
A300-622R	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A300-622R	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	0		1159,4	250	
A300-622R	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A300-622R	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	1500		1210,4	200,1	
A300-622R	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A300-622R	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	0		1065,5	250	
A300-622R	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A300-622R	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	1500		1099,6	209,1	
A300-622R	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A300-622R	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	0		953,9	250	
A300-622R	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			

A300-622R	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A300-622R	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	1500		1015,3	216,4	
A300-622R	DEFAULT	6	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A300-622R	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	0		870,9	250	
A300-622R	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A300-622R	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A300-622R	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	1500		979,6	185,2	
A300-622R	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	0		1107,6	204,5	
A300-622R	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	0		1303,7	250	
A300-622R	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A300-622R	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A300-622R	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	1500		935	189,1	
A300-622R	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	0		1059,7	207,3	

A300-622R	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	0		1241,6	250	
A300-622R	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A300-622R	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A300-622R	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	1500		890,5	193,1	
A300-622R	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	0		1012,1	210,1	
A300-622R	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	0		1180,8	250	
A300-622R	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A300-622R	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A300-622R	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	1500		817,4	200	
A300-622R	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	0		933,4	215,2	
A300-622R	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	0		1081,4	250	
A300-622R	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			

A300-622R	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A300-622R	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A300-622R	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	1500		729	208,9	
A300-622R	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	0		839,1	222,1	
A300-622R	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	0		963,8	250	
A300-622R	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A300-622R	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A300-622R	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	1500		660,6	216,3	
A300-622R	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	0		765,7	227,9	
A300-622R	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	0		876,5	250	
A300-622R	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A300-622R	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	1500		1419,5	185,3	
A300-622R	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			

A300-622R	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	0		1275	250	
A300-622R	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A300-622R	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	1500		1361,3	189,3	
A300-622R	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A300-622R	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	0		1216,8	250	
A300-622R	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A300-622R	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	1500		1303,7	193,2	
A300-622R	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A300-622R	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	0		1159,4	250	
A300-622R	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			

A300-622R	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	1500		1210,4	200,1	
A300-622R	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A300-622R	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	0		1065,5	250	
A300-622R	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A300-622R	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	1500		1099,6	209,1	
A300-622R	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A300-622R	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStigning	0		953,9	250	
A300-622R	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A300-622R	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A300-622R	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	1500		1015,3	216,4	
A300-622R	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A300-622R	ICAO_B	6	5	Acceleration	MaksStigning	0		870,9	250	
A300-622R	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A300-622R	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A300-622R	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			

A300B 4-203	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	8				
A300B 4-203	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	8	1000			
A300B 4-203	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	8		2440	169	
A300B 4-203	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1830	189	
A300B 4-203	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	209	
A300B 4-203	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A300B 4-203	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
A300B 4-203	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A300B 4-203	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A300B 4-203	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A300B 4-203	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	8				
A300B 4-203	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	8	1000			
A300B 4-203	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	8		2268	174	
A300B 4-203	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1701	194	
A300B 4-203	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	214	
A300B 4-203	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A300B 4-203	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
A300B 4-203	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A300B 4-203	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A300B 4-203	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A300B 4-203	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	8				
A300B 4-203	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	8	1000			

A300B 4-203	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	8		2137	178	
A300B 4-203	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1603	198	
A300B 4-203	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	218	
A300B 4-203	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A300B 4-203	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
A300B 4-203	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A300B 4-203	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A300B 4-203	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A300B 4-203	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	8				
A300B 4-203	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	8	1000			
A300B 4-203	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	8		1912	186	
A300B 4-203	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1434	206	
A300B 4-203	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	226	
A300B 4-203	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A300B 4-203	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
A300B 4-203	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A300B 4-203	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A300B 4-203	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A300B 4-203	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	8				
A300B 4-203	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	8	1000			
A300B 4-203	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	8		1688	194	
A300B 4-203	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	1		1266	214	

A300B 4-203	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	234	
A300B 4-203	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A300B 4-203	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
A300B 4-203	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A300B 4-203	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A300B 4-203	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A310- 304	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	1500				
A310- 304	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310- 304	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	1500		1475,7	179,5	
A310- 304	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310- 304	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	0		1454,9	250	
A310- 304	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310- 304	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310- 304	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310- 304	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	1500				
A310- 304	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310- 304	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	1500		1415,7	183	
A310- 304	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310- 304	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	0		1392,7	250	
A310- 304	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310- 304	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310- 304	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			

A310-304	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310-304	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	1500		1357	186,6	
A310-304	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	0		1332,3	250	
A310-304	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310-304	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	1500		1262,8	192,8	
A310-304	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	0		1234,1	250	
A310-304	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310-304	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	1500		1151,8	200,9	
A310-304	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	0		1117,9	250	
A310-304	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			

A310-304	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310-304	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	1500		990,5	214,3	
A310-304	DEFAULT	6	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	0		944,8	250	
A310-304	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			

A310-304	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A310-304	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A310-304	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	1500		1167,6	179,4	
A310-304	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	0		1273,6	200,4	
A310-304	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	0		1496,6	250	
A310-304	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A310-304	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			

304										
A310-304	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	1500		1115,8	182,9	
A310-304	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	0		1222,3	202,8	
A310-304	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	0		1430,5	250	
A310-304	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A310-304	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A310-304	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	1500		1065,4	186,5	
A310-304	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	0		1172,6	205,3	
A310-304	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	0		1366,6	250	
A310-304	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A310-304	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A310-304	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	1500		984,3	192,7	
A310-304	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	0		1091,4	209,7	
A310-304	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	0		1262,9	250	
A310-304	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			

A310-304	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A310-304	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A310-304	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	1500		888,4	200,8	
A310-304	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	0		994,5	215,7	
A310-304	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	0		1140,7	250	
A310-304	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	1500	1500			
A310-304	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	1500	3000			
A310-304	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	1500		747,4	214,2	
A310-304	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	0		848,6	226,2	
A310-304	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	0		959,5	250	
A310-304	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			

A310-304	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	1500		1475,7	179,5	
A310-304	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	0		1454,9	250	
A310-304	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310-304	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	1500		1415,7	183	
A310-304	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	0		1392,7	250	
A310-304	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310-304	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	1500		1357	186,6	
A310-304	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	0		1332,3	250	
A310-304	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			

A310-304	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310-304	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	1500		1262,8	192,8	
A310-304	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	0		1234,1	250	
A310-304	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310-304	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	1500		1151,8	200,9	
A310-304	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStigning	0		1117,9	250	
A310-304	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			
A310-304	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A310-304	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	1500				
A310-304	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	1500	1000			
A310-304	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	1500		990,5	214,3	
A310-304	ICAO_B	6	4	Stigning	MaksStigning	0	3000			
A310-304	ICAO_B	6	5	Acceleration	MaksStigning	0		944,8	250	
A310-304	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	0	5500			

A310-304	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	0	7500			
A310-304	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	0	10000			
A319-131	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A319-131	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1042,6	181,6	
A319-131	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1177,5	200,7	
A319-131	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A319-131	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1320,8	250	
A319-131	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A319-131	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		997,1	185,3	
A319-131	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1128,9	203,3	
A319-131	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A319-131	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1264	250	
A319-131	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			

A319-131	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		952,7	189	
A319-131	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1081	206	
A319-131	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A319-131	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1208,7	250	
A319-131	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A319-131	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		880,8	195,6	
A319-131	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1001,7	210,8	
A319-131	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A319-131	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1119,6	250	
A319-131	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	5	2	Acceleration	MaksStart	1+F		735,2	169,7	
A319-131	DEFAULT	5	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A319-131	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	1+F		793,4	208,8	
A319-131	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		860	221,2	
A319-131	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

A319-131	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		964,2	250	
A319-131	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A319-131	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A319-131	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		822,7	181,4	
A319-131	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		972,3	196,5	
A319-131	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1162,8	223,8	
A319-131	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1374,2	250	
A319-131	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_A	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A319-131	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A319-131	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		786,5	185,2	
A319-131	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		935,4	199,4	
A319-131	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1115,9	225,3	
A319-131	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1312,1	250	
A319-131	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

A319-131	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_A	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A319-131	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A319-131	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		751,1	188,9	
A319-131	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		899,4	202,4	
A319-131	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1070,2	226,9	
A319-131	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1252	250	
A319-131	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_A	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A319-131	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A319-131	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		693,7	195,4	
A319-131	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		840,2	207,6	
A319-131	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		996,8	230	
A319-131	ICAO_A	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1155,3	250	
A319-131	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_A	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A319-131	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	5	2	Acceleration	MaksStart	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A319-131	ICAO_A	5	4	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A319-131	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	1+F		637,2	208,7	
A319-131	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	1		733,4	218,7	
A319-131	ICAO_A	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		869,2	237,4	
A319-131	ICAO_A	5	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		987,8	250	
A319-131	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	ICAO_A	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_A	5	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A319-131	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1042,6	181,6	
A319-131	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1177,5	200,7	
A319-131	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A319-131	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1320,8	250	
A319-131	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			

A319-131	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		997,1	185,3	
A319-131	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1128,9	203,3	
A319-131	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A319-131	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1264	250	
A319-131	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A319-131	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		952,7	189	
A319-131	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1081	206	
A319-131	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A319-131	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1208,7	250	
A319-131	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A319-131	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		880,8	195,6	
A319-131	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1001,7	210,8	
A319-131	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A319-131	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1119,6	250	

A319-131	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A319-131	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	5	2	Acceleration	MaksStart	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_B	5	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A319-131	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	1+F		793,4	208,8	
A319-131	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStart	ZERO		860	221,2	
A319-131	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A319-131	ICAO_B	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		964,2	250	
A319-131	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A319-131	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A319-131	ICAO_B	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-211	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1150,5	186,2	
A320-211	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1300,7	208,1	
A320-211	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1230,7	250	
A320-211	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A320-211	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-211	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1098,5	190,2	
A320-211	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1243,7	210,7	
A320-211	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1171	250	
A320-211	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-211	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1049,6	194,3	
A320-211	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1189,2	213,5	
A320-211	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1113,9	250	
A320-211	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-211	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		972,6	201,4	
A320-211	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1101	218,7	

A320-211	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1021	250	
A320-211	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-211	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		933,1	205,1	
A320-211	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	1		1056	221,4	
A320-211	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		973,2	250	
A320-211	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A320-211	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-211	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		812,1	186,1	
A320-211	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		933,5	201,2	
A320-211	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1119,7	228,2	
A320-211	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1240,5	250	
A320-211	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

A320-211	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_A	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A320-211	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-211	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		769,5	190,1	
A320-211	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		899,8	204,3	
A320-211	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1069,9	229,9	
A320-211	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1176,4	250	
A320-211	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_A	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A320-211	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-211	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		730,3	194,1	
A320-211	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		868	207,6	
A320-211	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1021,8	231,7	
A320-211	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1115,4	250	
A320-211	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_A	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A320-211	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A320-211	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-211	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		670,3	201,2	
A320-211	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		816,4	213,5	
A320-211	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		942	235,2	
A320-211	ICAO_A	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1017,5	250	
A320-211	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_A	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A320-211	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-211	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		640,5	205	
A320-211	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	1		789,5	216,6	
A320-211	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		899,5	237,1	
A320-211	ICAO_A	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		968,2	250	
A320-211	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_A	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			

A320-211	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1150,5	186,2	
A320-211	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1300,7	208,1	
A320-211	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1230,7	250	
A320-211	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-211	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1098,5	190,2	
A320-211	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1243,7	210,7	
A320-211	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1171	250	
A320-211	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-211	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1049,6	194,3	
A320-211	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1189,2	213,5	
A320-211	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1113,9	250	

A320-211	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-211	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		972,6	201,4	
A320-211	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1101	218,7	
A320-211	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1021	250	
A320-211	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-211	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-211	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		933,1	205,1	
A320-211	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	1		1056	221,4	
A320-211	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-211	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		973,2	250	
A320-211	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-211	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-211	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	1+F				

A320-232	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1219,6	185,5	
A320-232	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1372,6	208,6	
A320-232	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-232	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1192,1	250	
A320-232	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1167,9	189,3	
A320-232	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1315,7	211	
A320-232	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-232	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1137,4	250	
A320-232	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1118,6	193,2	
A320-232	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1260,6	213,6	
A320-232	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

A320-232	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1085,2	250	
A320-232	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1040,6	199,9	
A320-232	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1170,7	218,4	
A320-232	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-232	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1001,5	250	
A320-232	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		921,9	210,9	
A320-232	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	1		1033,9	226,5	
A320-232	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-232	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		876,3	250	
A320-232	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A320-232	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A320-232	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-232	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		776,1	185,4	
A320-232	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		906,7	200,1	
A320-232	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1062	226	
A320-232	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1218,7	250	
A320-232	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_A	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A320-232	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-232	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		739,7	189,1	
A320-232	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		870	203	
A320-232	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1015,7	227,5	
A320-232	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1160,7	250	
A320-232	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_A	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			

A320-232	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-232	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		705	193	
A320-232	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		834,6	206,1	
A320-232	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		971,6	229,2	
A320-232	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1105,4	250	
A320-232	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_A	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A320-232	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-232	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		650,5	199,8	
A320-232	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		776,9	211,6	
A320-232	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		901,1	232,6	
A320-232	ICAO_A	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1016,8	250	
A320-232	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_A	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A320-232	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A320-232	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		568,3	210,7	

A320-232	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	1		687,3	220,6	
A320-232	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		794,5	238,5	
A320-232	ICAO_A	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		884,4	250	
A320-232	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_A	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1219,6	185,5	
A320-232	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1372,6	208,6	
A320-232	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-232	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1192,1	250	
A320-232	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1167,9	189,3	
A320-232	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1315,7	211	
A320-232	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-232	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1137,4	250	
A320-232	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

A320-232	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1118,6	193,2	
A320-232	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1260,6	213,6	
A320-232	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-232	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1085,2	250	
A320-232	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

Table I-4 (part 3): Standard procedures at start

ACFTID	Profil_ID	Etape-længde	Procedure nr.	Procedure-type	Kraft-indikator	Flap_ID	Slutpunkts-højde (fod)	Stignings-hastighed (fod/min)	Kalibreret flyve-hastighed slut-punktet (knob)	Acceleration_Procent (%)
A320-232	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1040,6	199,9	
A320-232	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1170,7	218,4	
A320-232	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-232	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1001,5	250	
A320-232	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

A320-232	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A320-232	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A320-232	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A320-232	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		921,9	210,9	
A320-232	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	1		1033,9	226,5	
A320-232	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A320-232	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		876,3	250	
A320-232	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A320-232	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A320-232	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A321-232	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1235,6	195	
A321-232	DEFAULT1	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1376	219,7	
A321-232	DEFAULT1	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	DEFAULT1	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1127,8	250	
A321-232	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	DEFAULT1	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	DEFAULT2	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			

A321-232	DEFAULT2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1180,9	199	
A321-232	DEFAULT2	4	Acceleration	MaksStart	1		1316,8	222,2	
A321-232	DEFAULT2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	DEFAULT2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1070,3	250	
A321-232	DEFAULT2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	DEFAULT2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	DEFAULT2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	DEFAULT3	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	DEFAULT3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A321-232	DEFAULT3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1127,9	203	
A321-232	DEFAULT3	4	Acceleration	MaksStart	1		1259,2	224,8	
A321-232	DEFAULT3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	DEFAULT3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1015,1	250	
A321-232	DEFAULT3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	DEFAULT3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	DEFAULT3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	DEFAULT4	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	DEFAULT4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A321-232	DEFAULT4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1039	209	
A321-232	DEFAULT4	4	Acceleration	MaksStart	1		1161,6	228,6	
A321-232	DEFAULT4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	DEFAULT4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		923,7	250	

A321-232	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A321-232	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		889,6	210	
A321-232	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	1		969,1	226,5	
A321-232	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		752,3	250	
A321-232	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A321-232	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A321-232	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		819,7	194,9	
A321-232	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		920,7	210,8	
A321-232	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1039,9	234,6	
A321-232	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1125,4	250	
A321-232	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	ICAO_A	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A321-232	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A321-232	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A321-232	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		778,4	198,9	
A321-232	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		874,3	213,7	
A321-232	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		987,1	236,1	
A321-232	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1066,3	250	
A321-232	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	ICAO_A	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A321-232	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A321-232	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		737,9	202,9	
A321-232	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		829,1	216,7	
A321-232	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		936,1	237,7	
A321-232	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1009,5	250	
A321-232	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	ICAO_A	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			

A321-232	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A321-232	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		670,5	209,9	
A321-232	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		754,2	222,1	
A321-232	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		852,9	240,9	
A321-232	ICAO_A	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		917,2	250	
A321-232	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	ICAO_A	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A321-232	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A321-232	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		551,5	210	
A321-232	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	1		604,9	219,9	
A321-232	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		685,2	235,3	
A321-232	ICAO_A	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		749,8	250	
A321-232	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	ICAO_A	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A321-232	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1235,6	195	
A321-232	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1376	219,7	

A321-232	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1127,8	250	
A321-232	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A321-232	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1180,9	199	
A321-232	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1316,8	222,2	
A321-232	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1070,3	250	
A321-232	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A321-232	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1127,9	203	
A321-232	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1259,2	224,8	
A321-232	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1015,1	250	
A321-232	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

A321-232	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A321-232	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1039	209	
A321-232	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1161,6	228,6	
A321-232	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		923,7	250	
A321-232	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A321-232	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A321-232	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		889,6	210	
A321-232	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	1		969,1	226,5	
A321-232	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A321-232	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		752,3	250	
A321-232	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A321-232	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A321-232	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1160,6	170,7	

A330-301	DEFAULT1	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1267,7	207,4	
A330-301	DEFAULT1	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	DEFAULT1	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1218,2	250	
A330-301	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	DEFAULT1	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	DEFAULT2	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	DEFAULT2	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1121,7	173,4	
A330-301	DEFAULT2	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1228,7	208,6	
A330-301	DEFAULT2	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	DEFAULT2	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1176	250	
A330-301	DEFAULT2	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	DEFAULT2	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	DEFAULT2	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	DEFAULT3	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	DEFAULT3	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	DEFAULT3	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1083,6	176,1	
A330-301	DEFAULT3	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1190,2	209,8	
A330-301	DEFAULT3	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	DEFAULT3	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1134,5	250	
A330-301	DEFAULT3	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

A330-301	DEFAULT3	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	DEFAULT3	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	DEFAULT4	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	DEFAULT4	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	DEFAULT4	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1022,6	180,8	
A330-301	DEFAULT4	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1126,6	212,1	
A330-301	DEFAULT4	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	DEFAULT4	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1066,4	250	
A330-301	DEFAULT4	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	DEFAULT4	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	DEFAULT4	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	DEFAULT5	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	DEFAULT5	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	DEFAULT5	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		951,6	186,7	
A330-301	DEFAULT5	5	4	Acceleration	MaksStart	1		1051,7	215,3	
A330-301	DEFAULT5	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	DEFAULT5	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		986,6	250	
A330-301	DEFAULT5	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	DEFAULT5	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	DEFAULT5	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	DEFAULT6	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	DEFAULT6	6	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			

A330-301	DEFAULT6	3	Acceleration	MaksStart	1+F		883,9	193	
A330-301	DEFAULT6	4	Acceleration	MaksStart	1		978,1	218,9	
A330-301	DEFAULT6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	DEFAULT6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		908,7	250	
A330-301	DEFAULT6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	DEFAULT6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	DEFAULT6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	DEFAULT7	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	DEFAULT7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	DEFAULT7	3	Acceleration	MaksStart	1+F		864,2	195	
A330-301	DEFAULT7	4	Acceleration	MaksStart	1		956,5	220,1	
A330-301	DEFAULT7	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	DEFAULT7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		885,7	250	
A330-301	DEFAULT7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	DEFAULT7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	DEFAULT7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_A	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	1	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-301	ICAO_A	1	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-301	ICAO_A	1	Acceleration	MaksStigning	1+F		722,8	170,7	
A330-301	ICAO_A	1	Acceleration	MaksStigning	1		783,9	193	
A330-301	ICAO_A	1	Acceleration	MaksStigning	ZERO		965	210,2	

A330-301	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1210,9	250	
A330-301	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_A	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-301	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-301	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		694,4	173,3	
A330-301	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		758,4	194,7	
A330-301	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		938	211,3	
A330-301	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1168,1	250	
A330-301	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_A	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-301	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-301	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		668,3	176	
A330-301	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		734,4	196,4	
A330-301	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		911,9	212,4	
A330-301	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1126,3	250	
A330-301	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

A330-301	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_A	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-301	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-301	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		622	180,8	
A330-301	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		698,3	199,8	
A330-301	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		871,8	214,9	
A330-301	ICAO_A	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1057,8	250	
A330-301	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_A	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-301	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-301	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		569,3	186,8	
A330-301	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	1		663,1	204,4	
A330-301	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		827,1	218,4	
A330-301	ICAO_A	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		977,1	250	
A330-301	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_A	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A330-301	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-301	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-301	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		519,8	193	
A330-301	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	1		634,2	209,3	
A330-301	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		781	222,2	
A330-301	ICAO_A	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		898,1	250	
A330-301	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_A	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-301	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-301	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		506,2	194,9	
A330-301	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	1		625,8	210,8	
A330-301	ICAO_A	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		766,4	223,5	
A330-301	ICAO_A	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		875,2	250	
A330-301	ICAO_A	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_A	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_A	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			

A330-301	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1160,6	170,7	
A330-301	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1267,7	207,4	
A330-301	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1218,2	250	
A330-301	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1121,7	173,4	
A330-301	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1228,7	208,6	
A330-301	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1176	250	
A330-301	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1083,6	176,1	
A330-301	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1190,2	209,8	
A330-301	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1134,5	250	

A330-301	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1022,6	180,8	
A330-301	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1126,6	212,1	
A330-301	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1066,4	250	
A330-301	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		951,6	186,7	
A330-301	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	1		1051,7	215,3	
A330-301	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		986,6	250	
A330-301	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	1+F				

A330-301	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	1+F		883,9	193	
A330-301	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	1		978,1	218,9	
A330-301	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	ICAO_B	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		908,7	250	
A330-301	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-301	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-301	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	1+F		864,2	195	
A330-301	ICAO_B	7	4	Acceleration	MaksStart	1		956,5	220,1	
A330-301	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-301	ICAO_B	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		885,7	250	
A330-301	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-301	ICAO_B	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-301	ICAO_B	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1273,5	174,9	
A330-343	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1384,8	213,9	
A330-343	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

A330-343	DEFAULT1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1268,1	250	
A330-343	DEFAULT1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	DEFAULT1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	DEFAULT1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	DEFAULT2	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	DEFAULT2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	DEFAULT2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1218,9	177,7	
A330-343	DEFAULT2	4	Acceleration	MaksStart	1		1340,4	215	
A330-343	DEFAULT2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	DEFAULT2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1223,6	250	
A330-343	DEFAULT2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	DEFAULT2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	DEFAULT2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	DEFAULT3	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	DEFAULT3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	DEFAULT3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1181,2	180,4	
A330-343	DEFAULT3	4	Acceleration	MaksStart	1		1296,6	216,1	
A330-343	DEFAULT3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	DEFAULT3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1180	250	
A330-343	DEFAULT3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	DEFAULT3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	DEFAULT3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A330-343	DEFAULT4	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	DEFAULT4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	DEFAULT4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1115,2	185,2	
A330-343	DEFAULT4	4	Acceleration	MaksStart	1		1224,1	218,3	
A330-343	DEFAULT4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	DEFAULT4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1108,4	250	
A330-343	DEFAULT4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	DEFAULT4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	DEFAULT4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	DEFAULT5	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	DEFAULT5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	DEFAULT5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1038,3	191,3	
A330-343	DEFAULT5	4	Acceleration	MaksStart	1		1139,2	221,4	
A330-343	DEFAULT5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	DEFAULT5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1025,2	250	
A330-343	DEFAULT5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	DEFAULT5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	DEFAULT5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	DEFAULT6	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	DEFAULT6	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	DEFAULT6	3	Acceleration	MaksStart	1+F		962,8	197,3	
A330-343	DEFAULT6	4	Acceleration	MaksStart	1		1054,3	224,5	

A330-343	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		943,3	250	
A330-343	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	1+F		869,5	200,8	
A330-343	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	1		948,6	225	
A330-343	DEFAULT	7	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		842	250	
A330-343	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-343	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-343	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		839,6	174,8	
A330-343	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		914,2	200,1	
A330-343	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1103,7	218,9	
A330-343	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1253,2	250	
A330-343	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

A330-343	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_A	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-343	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-343	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		801,5	177,5	
A330-343	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		885,4	201,7	
A330-343	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1068,3	219,8	
A330-343	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1208,4	250	
A330-343	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_A	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-343	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-343	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		766,4	180,3	
A330-343	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		857,9	203,5	
A330-343	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1033,8	220,9	
A330-343	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1164,8	250	
A330-343	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_A	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A330-343	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-343	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-343	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		717,5	185,3	
A330-343	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		814,6	206,8	
A330-343	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		977,3	223	
A330-343	ICAO_A	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1093,5	250	
A330-343	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_A	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-343	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-343	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		661,1	191,5	
A330-343	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	1		767	211,2	
A330-343	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		910,6	226,1	
A330-343	ICAO_A	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1011	250	
A330-343	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_A	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			

A330-343	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-343	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		607,1	197,4	
A330-343	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	1		717	215,3	
A330-343	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		840,3	228,8	
A330-343	ICAO_A	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		929,9	250	
A330-343	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_A	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A330-343	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A330-343	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		538	200,4	
A330-343	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	1		638,8	216,2	
A330-343	ICAO_A	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		743,9	228,1	
A330-343	ICAO_A	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		830,4	250	
A330-343	ICAO_A	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_A	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_A	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1273,5	174,9	
A330-343	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1384,8	213,9	

A330-343	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1268,1	250	
A330-343	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1218,9	177,7	
A330-343	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1340,4	215	
A330-343	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1223,6	250	
A330-343	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1181,2	180,4	
A330-343	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1296,6	216,1	
A330-343	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1180	250	
A330-343	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

A330-343	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1115,2	185,2	
A330-343	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		1224,1	218,3	
A330-343	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1108,4	250	
A330-343	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1038,3	191,3	
A330-343	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	1		1139,2	221,4	
A330-343	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1025,2	250	
A330-343	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	1+F		962,8	197,3	

A330-343	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	1		1054,3	224,5	
A330-343	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	ICAO_B	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		943,3	250	
A330-343	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A330-343	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A330-343	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	1+F		869,5	200,8	
A330-343	ICAO_B	7	4	Acceleration	MaksStart	1		948,6	225	
A330-343	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A330-343	ICAO_B	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		842	250	
A330-343	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A330-343	ICAO_B	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A330-343	ICAO_B	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1019,3	177,6	
A340-211	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1101,1	215,2	
A340-211	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1165,6	250	
A340-211	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

A340-211	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		973,9	180,5	
A340-211	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1061,1	216,3	
A340-211	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1120,6	250	
A340-211	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		930,2	183,1	
A340-211	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1021,2	217,3	
A340-211	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1076,1	250	
A340-211	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			

A340-211	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		860,1	188,2	
A340-211	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	1		955,9	219,5	
A340-211	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1003,9	250	
A340-211	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		779,4	194,9	
A340-211	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	1		879,4	222,9	
A340-211	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		920,2	250	
A340-211	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	1+F		705,2	199,2	
A340-211	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	1		802	224,4	
A340-211	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		836,4	250	

A340-211	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	1+F		519,8	199,2	
A340-211	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	1		591,5	218,2	
A340-211	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStart	1		653,7	223,4	
A340-211	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	DEFAULT	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		622,6	250	
A340-211	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-211	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-211	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		832,3	177,4	
A340-211	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1		890,6	206,8	
A340-211	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1039,6	227,9	
A340-211	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1154,4	250	
A340-211	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

A340-211	ICAO_A	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-211	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-211	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		793	180,4	
A340-211	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1		855,5	208,3	
A340-211	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		999,1	228,5	
A340-211	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1109,1	250	
A340-211	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_A	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-211	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-211	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		754,7	183	
A340-211	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1		820,5	209,4	
A340-211	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		959,1	228,8	
A340-211	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1064,5	250	
A340-211	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_A	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1+F				

A340-211	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-211	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-211	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		690,8	188,1	
A340-211	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1		763	212,2	
A340-211	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		893,8	230	
A340-211	ICAO_A	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		991,5	250	
A340-211	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_A	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-211	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-211	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		621,5	194,8	
A340-211	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	1		695,5	216,1	
A340-211	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		818,3	232,2	
A340-211	ICAO_A	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		906,8	250	
A340-211	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_A	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-211	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			

A340-211	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		555,3	199,2	
A340-211	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	1		627,4	218,1	
A340-211	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		742,5	232,6	
A340-211	ICAO_A	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		824,1	250	
A340-211	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_A	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-211	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-211	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		388,7	199,2	
A340-211	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	1		444,2	212,8	
A340-211	ICAO_A	7	6	Acceleration	MaksStigning	1		500,7	224,8	
A340-211	ICAO_A	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		555,6	235,4	
A340-211	ICAO_A	7	8	Acceleration	MaksStigning	ZERO		623	250	
A340-211	ICAO_A	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_A	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_A	7	11	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	1+F		1019,3	177,6	
A340-211	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1101,1	215,2	

A340-211	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1165,6	250	
A340-211	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	1+F		973,9	180,5	
A340-211	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1		1061,1	216,3	
A340-211	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1120,6	250	
A340-211	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	1+F		930,2	183,1	
A340-211	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1		1021,2	217,3	
A340-211	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1076,1	250	
A340-211	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

A340-211	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	1+F		860,1	188,2	
A340-211	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1		955,9	219,5	
A340-211	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1003,9	250	
A340-211	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	1+F		779,4	194,9	
A340-211	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	1		879,4	222,9	
A340-211	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		920,2	250	
A340-211	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	1+F		705,2	199,2	

A340-211	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	1		802	224,4	
A340-211	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	ICAO_B	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		836,4	250	
A340-211	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-211	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-211	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	1+F		519,8	199,2	
A340-211	ICAO_B	7	4	Acceleration	MaksStart	1		591,5	218,2	
A340-211	ICAO_B	7	5	Acceleration	MaksStart	1		653,7	223,4	
A340-211	ICAO_B	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-211	ICAO_B	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		622,6	250	
A340-211	ICAO_B	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-211	ICAO_B	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-211	ICAO_B	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1518,1	178,9	
A340-642	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1534,7	191,5	
A340-642	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStart	1		1638,4	240,3	
A340-642	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

A340-642	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1461,4	250	
A340-642	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	2	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1481	178,3	
A340-642	DEFAULT	2	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1452,6	194,6	
A340-642	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStart	1		1595,8	241,6	
A340-642	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1415	250	
A340-642	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	3	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1444,1	177,7	
A340-642	DEFAULT	3	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1382,6	197,7	
A340-642	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStart	1		1554,9	243	
A340-642	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1374,5	250	
A340-642	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

A340-642	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	4	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1383,2	176,9	
A340-642	DEFAULT	4	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1292	203	
A340-642	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStart	1		1478,5	245,2	
A340-642	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1320,3	250	
A340-642	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	5	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1327,9	180,6	
A340-642	DEFAULT	5	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1209,7	210,1	
A340-642	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStart	1		1373,5	248,4	
A340-642	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1410,4	250	
A340-642	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A340-642	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	6	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1185	185,4	
A340-642	DEFAULT	6	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1126,6	214,9	
A340-642	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStart	1		1268,8	249,8	
A340-642	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2048,9	250	
A340-642	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	1+F		868,2	214,9	
A340-642	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	1		929,6	241,1	
A340-642	DEFAULT	7	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		748,4	250	
A340-642	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	1	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1518,1	178,9	
A340-642	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStart	1+F	1500			

A340-642	ICAO_A	1	4	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-642	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	1+F		1110,7	191,6	
A340-642	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	1		1176,6	225,9	
A340-642	ICAO_A	1	7	Acceleration	MaksStigning	1		1342,4	250	
A340-642	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_A	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_A	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	2	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1481	178,3	
A340-642	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-642	ICAO_A	2	4	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-642	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	1+F		1053,1	194,6	
A340-642	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	1		1135,6	227,4	
A340-642	ICAO_A	2	7	Acceleration	MaksStigning	1		1292,5	250	
A340-642	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_A	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_A	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	3	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1444,1	177,7	
A340-642	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-642	ICAO_A	3	4	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-642	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	1+F		1002,2	197,7	

A340-642	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	1		1095,6	228,9	
A340-642	ICAO_A	3	7	Acceleration	MaksStigning	1		1243,9	250	
A340-642	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_A	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_A	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	4	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1383,2	176,9	
A340-642	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-642	ICAO_A	4	4	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-642	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	1+F		925,2	203,3	
A340-642	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	1		1029,9	232	
A340-642	ICAO_A	4	7	Acceleration	MaksStigning	1		1164	250	
A340-642	ICAO_A	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_A	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_A	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	5	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1327,9	180,6	
A340-642	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-642	ICAO_A	5	4	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-642	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	1+F		848,8	210,8	
A340-642	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	1		950,4	236,5	
A340-642	ICAO_A	5	7	Acceleration	MaksStigning	1		1067,5	250	

A340-642	ICAO_A	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_A	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_A	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	6	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1185	185,4	
A340-642	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-642	ICAO_A	6	4	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-642	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	1+F		780,5	219	
A340-642	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	1		875,9	242	
A340-642	ICAO_A	6	7	Acceleration	MaksStigning	1		975,3	250	
A340-642	ICAO_A	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_A	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_A	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1500			
A340-642	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	1+F	3000			
A340-642	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	1+F		556,7	214,9	
A340-642	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	1		601,9	231,3	
A340-642	ICAO_A	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		681,8	244	
A340-642	ICAO_A	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		729,1	250	
A340-642	ICAO_A	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_A	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

A340-642	ICAO_A	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	1	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1518,1	178,9	
A340-642	ICAO_B	1	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1534,7	191,5	
A340-642	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStart	1		1638,4	240,3	
A340-642	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	ICAO_B	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1461,4	250	
A340-642	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_B	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_B	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	2	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1481	178,3	
A340-642	ICAO_B	2	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1452,6	194,6	
A340-642	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStart	1		1595,8	241,6	
A340-642	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	ICAO_B	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1415	250	
A340-642	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_B	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_B	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1+F				

A340-642	ICAO_B	3	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1444,1	177,7	
A340-642	ICAO_B	3	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1382,6	197,7	
A340-642	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStart	1		1554,9	243	
A340-642	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	ICAO_B	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1374,5	250	
A340-642	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_B	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_B	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	4	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1383,2	176,9	
A340-642	ICAO_B	4	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1292	203	
A340-642	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStart	1		1478,5	245,2	
A340-642	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	ICAO_B	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1320,3	250	
A340-642	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_B	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_B	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	5	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1327,9	180,6	
A340-642	ICAO_B	5	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			

A340-642	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1209,7	210,1	
A340-642	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStart	1		1373,5	248,4	
A340-642	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	ICAO_B	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1410,4	250	
A340-642	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_B	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_B	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	6	2	Acceleration	MaksStart	1+F		1185	185,4	
A340-642	ICAO_B	6	3	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	1+F		1126,6	214,9	
A340-642	ICAO_B	6	5	Acceleration	MaksStart	1		1268,8	249,8	
A340-642	ICAO_B	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
A340-642	ICAO_B	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2048,9	250	
A340-642	ICAO_B	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_B	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_B	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A340-642	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	1+F	1000			
A340-642	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	1+F		868,2	214,9	
A340-642	ICAO_B	7	4	Acceleration	MaksStart	1		929,6	241,1	
A340-642	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

A340-642	ICAO_B	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		748,4	250	
A340-642	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
A340-642	ICAO_B	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
A340-642	ICAO_B	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1085	175,1	
A380-841	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1306	238,9	
A380-841	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1497,8	250	
A380-841	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1054	177,6	
A380-841	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1262,8	238,9	
A380-841	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1444,8	250	
A380-841	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1022,1	180,2	
A380-841	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1220,9	239,1	

A380-841	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1394,3	250	
A380-841	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1152,5	239,6	
A380-841	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1313,6	250	
A380-841	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1072,2	240,8	
A380-841	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1220,7	250	

A380-841	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		843	196,7	
A380-841	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	D_1		994,4	242,4	
A380-841	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			

841										
A380-841	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1134,1	250	
A380-841	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		783	202,7	
A380-841	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	D_1		925	244,4	
A380-841	DEFAULT	7	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1065,1	250	
A380-841	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	DEFAULT	8	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	8	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	DEFAULT	8	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		622,4	220	
A380-841	DEFAULT	8	4	Acceleration	MaksStart	D_1		744,8	251,7	
A380-841	DEFAULT	8	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	DEFAULT	8	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-841	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-841	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		1049,1	175,1	
A380-841	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1257,9	233,9	
A380-841	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1403,3	250	
A380-841	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A380-841	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-841	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-841	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		1005,4	177,7	
A380-841	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1217,2	234,1	
A380-841	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1355,3	250	
A380-841	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-841	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-841	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		965,1	180,3	
A380-841	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1177,8	234,5	
A380-841	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1308,6	250	
A380-841	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-841	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-841	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		912,3	184,9	
A380-841	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1113,9	235,4	
A380-841	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1231,9	250	
A380-841	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	D_1+F				

A380-841	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-841	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-841	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		850,1	190,8	
A380-841	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1038,8	237,1	
A380-841	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1141,2	250	
A380-841	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-841	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-841	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		789,5	196,9	
A380-841	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		965,9	239,1	
A380-841	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1053	250	
A380-841	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-841	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-841	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		735,4	203,1	
A380-841	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		900,3	241,6	
A380-841	ICAO_A	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		973,7	250	
A380-841	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_A	8	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	8	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			

A380-841	ICAO_A	8	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-841	ICAO_A	8	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		587,9	220	
A380-841	ICAO_A	8	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		722,8	249,2	
A380-841	ICAO_A	8	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		762,6	250	
A380-841	ICAO_A	8	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1085	175,1	
A380-841	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1306	238,9	
A380-841	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1497,8	250	
A380-841	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1054	177,6	
A380-841	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1262,8	238,9	
A380-841	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1444,8	250	
A380-841	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1022,1	180,2	

A380-841	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1220,9	239,1	
A380-841	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1394,3	250	
A380-841	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1152,5	239,6	
A380-841	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1313,6	250	
A380-841	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1072,2	240,8	
A380-841	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1220,7	250	
A380-841	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		843	196,7	
A380-841	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	D_1		994,4	242,4	

A380-841	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	ICAO_B	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1134,1	250	
A380-841	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		783	202,7	
A380-841	ICAO_B	7	4	Acceleration	MaksStart	D_1		925	244,4	
A380-841	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	ICAO_B	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1065,1	250	
A380-841	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-841	ICAO_B	8	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	8	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-841	ICAO_B	8	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		622,4	220	
A380-841	ICAO_B	8	4	Acceleration	MaksStart	D_1		744,8	251,7	
A380-841	ICAO_B	8	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-841	ICAO_B	8	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1086	175,1	
A380-861	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1312,2	239,2	
A380-861	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1499,1	250	

A380-861	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1056	177,6	
A380-861	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1269	239,2	
A380-861	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1446,4	250	
A380-861	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1024,4	180,2	
A380-861	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1226,4	239,2	
A380-861	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1394,9	250	
A380-861	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1158,3	239,8	
A380-861	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1315,9	250	
A380-861	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A380-861	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1080,4	240,9	
A380-861	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1225,2	250	
A380-861	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		840	196,4	
A380-861	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1003	242,5	
A380-861	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1139	250	
A380-861	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	D_1		930,4	244,6	
A380-861	DEFAULT	7	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1063,2	250	
A380-861	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	DEFAULT	8	1	Start	MaksStart	D_1+F				

A380-861	DEFAULT	8	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	DEFAULT	8	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		618,5	220	
A380-861	DEFAULT	8	4	Acceleration	MaksStart	D_1		746,6	251,8	
A380-861	DEFAULT	8	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	DEFAULT	8	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-861	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-861	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		1057,7	175,1	
A380-861	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1257,2	233,9	
A380-861	ICAO_A	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1386,8	250	
A380-861	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-861	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-861	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		1012,5	177,6	
A380-861	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1208,1	233,8	
A380-861	ICAO_A	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1339,4	250	
A380-861	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-861	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			

A380-861	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		970	180,2	
A380-861	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1168,2	234,1	
A380-861	ICAO_A	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1293	250	
A380-861	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-861	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-861	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		908,4	184,8	
A380-861	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1103,5	235	
A380-861	ICAO_A	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1216,8	250	
A380-861	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-861	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-861	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		847,3	190,5	
A380-861	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		1029,6	236,5	
A380-861	ICAO_A	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1129,4	250	
A380-861	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_A	6	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	6	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-861	ICAO_A	6	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-861	ICAO_A	6	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		786	196,7	

A380-861	ICAO_A	6	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		955,7	238,5	
A380-861	ICAO_A	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1041,8	250	
A380-861	ICAO_A	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_A	7	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	7	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-861	ICAO_A	7	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-861	ICAO_A	7	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		728,1	203,1	
A380-861	ICAO_A	7	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		886,1	241,1	
A380-861	ICAO_A	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		959,3	250	
A380-861	ICAO_A	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_A	8	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	8	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1500			
A380-861	ICAO_A	8	3	Stigning	MaksStigning	D_1+F	3000			
A380-861	ICAO_A	8	4	Acceleration	MaksStigning	D_1		577,2	220	
A380-861	ICAO_A	8	5	Acceleration	MaksStigning	D_1		705,6	248,6	
A380-861	ICAO_A	8	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		749,1	250	
A380-861	ICAO_A	8	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1086	175,1	
A380-861	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1312,2	239,2	
A380-861	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			

A380-861	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1499,1	250	
A380-861	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1056	177,6	
A380-861	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1269	239,2	
A380-861	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1446,4	250	
A380-861	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		1024,4	180,2	
A380-861	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1226,4	239,2	
A380-861	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1394,9	250	
A380-861	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1158,3	239,8	
A380-861	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1315,9	250	

A380-861	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1080,4	240,9	
A380-861	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1225,2	250	
A380-861	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_B	6	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	6	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	ICAO_B	6	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		840	196,4	
A380-861	ICAO_B	6	4	Acceleration	MaksStart	D_1		1003	242,5	
A380-861	ICAO_B	6	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	ICAO_B	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1139	250	
A380-861	ICAO_B	6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
A380-861	ICAO_B	7	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	7	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	ICAO_B	7	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	ICAO_B	7	4	Acceleration	MaksStart	D_1		930,4	244,6	
A380-861	ICAO_B	7	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	ICAO_B	7	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1063,2	250	
A380-861	ICAO_B	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

A380-861	ICAO_B	8	1	Start	MaksStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	8	2	Stigning	MaksStart	D_1+F	1000			
A380-861	ICAO_B	8	3	Acceleration	MaksStart	D_1+F		618,5	220	
A380-861	ICAO_B	8	4	Acceleration	MaksStart	D_1		746,6	251,8	
A380-861	ICAO_B	8	5	Stigning	MaksStigning	D_1	3000			
A380-861	ICAO_B	8	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BAC111	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	8				
BAC111	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	8	1000			
BAC111	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	8		1942	158	
BAC111	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT1		1457	178	
BAC111	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT1		1000	198	
BAC111	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BAC111	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
BAC111	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
BAC111	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BAC111	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BAC111	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	8				
BAC111	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	8	1000			
BAC111	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	8		1809	163	
BAC111	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT1		1357	183	
BAC111	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT1		1000	203	
BAC111	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BAC111	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
BAC111	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
BAC111	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BAC111	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BAC111	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	8				
BAC111	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	8	1000			
BAC111	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	8		1665	169	

BAC111	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT1		1249	189	
BAC111	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT1		1000	209	
BAC111	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BAC111	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
BAC111	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
BAC111	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BAC111	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BAE146	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	18				
BAE146	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	18	1000			
BAE146	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	18		970	171	
BAE146	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		900	201	
BAE146	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BAE146	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		900	250	
BAE146	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
BAE146	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BAE146	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BAE146	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	18				
BAE146	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	18	1000			
BAE146	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	18		801	178	
BAE146	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	208	
BAE146	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BAE146	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	250	
BAE146	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
BAE146	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BAE146	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BAE146	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	18				
BAE146	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	18	1000			
BAE146	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	18		671	184	
BAE146	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		500	214	
BAE146	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BAE146	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		500	250	
BAE146	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

BAE146	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BAE146	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BAE300	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	18				
BAE300	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	18	1000			
BAE300	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	18		920	176	
BAE300	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		900	206	
BAE300	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BAE300	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		900	250	
BAE300	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
BAE300	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BAE300	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BAE300	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	18				
BAE300	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	18	1000			
BAE300	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	18		762	183	
BAE300	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	213	
BAE300	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BAE300	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		750	250	
BAE300	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
BAE300	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BAE300	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BAE300	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	18				
BAE300	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	18	1000			
BAE300	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	18		622	189	
BAE300	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		500	219	
BAE300	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BAE300	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		500	250	
BAE300	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
BAE300	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BAE300	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
BEC58P	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	TO				
BEC58P	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	TO		1040	115	
BEC58P	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	TO	1000			

BEC58P	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	TO		1040	130	
BEC58P	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
BEC58P	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
BEC58P	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
BEC58P	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CIT3	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	20				
CIT3	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	20		1146	149	
CIT3	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	20	1500			
CIT3	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	10		1146	174	
CIT3	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CIT3	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1503	250	
CIT3	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CIT3	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CIT3	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CL600	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	20				
CL600	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	20		1554	163	
CL600	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	20	1500			
CL600	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	10		1554	200	
CL600	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CL600	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1771	250	
CL600	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CL600	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CL600	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CL601	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	20				
CL601	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	20		1673	177	
CL601	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	20	1500			
CL601	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	10		1673	200	
CL601	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CL601	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1724	250	
CL601	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CL601	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CL601	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

CNA172	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	ZERO-C				
CNA172	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	ZERO-C	500	75		
CNA172	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	ZERO-C	1000			
CNA172	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	ZERO-C	500	80		
CNA172	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO-C	3000			
CNA172	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO-C	5000			
CNA172	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO-C	8000			
CNA182	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	F-20D				
CNA182	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	F-20D	500	80		
CNA182	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	ZERO	1000			
CNA182	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	ZERO	500	85		
CNA182	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CNA182	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5000			
CNA182	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	8000			
CNA182	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA208	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	F-20D				
CNA208	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	F-20D	915	104		
CNA208	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	ZERO	1000			
CNA208	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO	846	115		
CNA208	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	2000			
CNA208	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	4000			
CNA208	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	6000			
CNA208	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	8000			
CNA208	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA441	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	TO				
CNA441	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	TO	1216	120		
CNA441	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	ZERO	1216	140		
CNA441	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStart	ZERO	3000			
CNA441	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CNA441	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CNA441	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA500	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	12				

CNA500	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	12		997	131	
CNA500	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	12	1500			
CNA500	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	1		997	200	
CNA500	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CNA500	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1459	250	
CNA500	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CNA500	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CNA500	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA510	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	D_15				
CNA510	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	D_15	535			
CNA510	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	D_15		1500	138,3	
CNA510	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStart	D_15	1500			
CNA510	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO_C		1500	171	
CNA510	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	3000			
CNA510	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO_C		1000	250	
CNA510	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	5500			
CNA510	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	7500			
CNA510	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	10000			
CNA510	FLAPS_0	1	1	Start	MaksStart	ZERO_D				
CNA510	FLAPS_0	1	2	Stigning	MaksStart	ZERO_D	601			
CNA510	FLAPS_0	1	3	Acceleration	MaksStart	ZERO_D		1500	138,3	
CNA510	FLAPS_0	1	4	Stigning	MaksStart	ZERO_D	1500			
CNA510	FLAPS_0	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO_C		1500	171	
CNA510	FLAPS_0	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	3000			
CNA510	FLAPS_0	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO_C		1000	250	
CNA510	FLAPS_0	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	5500			

CNA510	FLAPS_0	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	7500			
CNA510	FLAPS_0	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	10000			
CNA510	FLAPS_15	1	1	Start	MaksStart	D_15				
CNA510	FLAPS_15	1	2	Stigning	MaksStart	D_15	535			
CNA510	FLAPS_15	1	3	Acceleration	MaksStart	D_15		1500	138,3	
CNA510	FLAPS_15	1	4	Stigning	MaksStart	D_15	1500			
CNA510	FLAPS_15	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO_C		1500	171	
CNA510	FLAPS_15	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	3000			
CNA510	FLAPS_15	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO_C		1000	250	
CNA510	FLAPS_15	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	5500			
CNA510	FLAPS_15	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	7500			
CNA510	FLAPS_15	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	10000			
CNA525	DEFAULT C	1	1	Start	MaksStart	D-15				
CNA525	DEFAULT C	1	2	Stigning	MaksStart	D-15	482,5			
CNA525	DEFAULT C	1	3	Acceleration	MaksStart	D-15		1500	140,3	
CNA525	DEFAULT C	1	4	Stigning	MaksStart	D-15	1500			
CNA525	DEFAULT C	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO_C		1500	171	
CNA525	DEFAULT C	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	3000			
CNA525	DEFAULT C	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO_C		1000	250	
CNA525	DEFAULT C	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	5500			
CNA525	DEFAULT C	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	7500			
CNA525	DEFAULT C	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	10000			
CNA55	DEFAULT B	1	1	Start	MaksStart	D_15				
CNA55	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	D_15	379			

B										
CNA55 B	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	D_15		1500	146,5	

CNA55B	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStart	D_15	1500			
CNA55B	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO_ C		1500	171,5	
CNA55B	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO_ C	3000			
CNA55B	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO_ C		1000	250	
CNA55B	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO_ C	5500			
CNA55B	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO_ C	7500			
CNA55B	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO_ C	10000			
CNA55B	FLAPS_0	1	1	Start	MaksStart	ZERO_ D				
CNA55B	FLAPS_0	1	2	Stigning	MaksStart	ZERO_ D	420			
CNA55B	FLAPS_0	1	3	Acceleration	MaksStart	ZERO_ D		1500	156	
CNA55B	FLAPS_0	1	4	Stigning	MaksStart	ZERO_ D	1500			
CNA55B	FLAPS_0	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO_ C		1500	181,1	
CNA55B	FLAPS_0	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO_ C	3000			
CNA55B	FLAPS_0	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO_ C		1000	250	
CNA55B	FLAPS_0	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO_ C	5500			
CNA55B	FLAPS_0	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO_ C	7500			
CNA55B	FLAPS_0	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO_ C	10000			
CNA55B	FLAPS_15	1	1	Start	MaksStart	D_15				
CNA55B	FLAPS_15	1	2	Stigning	MaksStart	D_15	379			
CNA55B	FLAPS_15	1	3	Acceleration	MaksStart	D_15		1500	146,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	4	Stigning	MaksStart	D_15	1500			
CNA55B	FLAPS_15	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO_		1500	171,5	

						C				
CNA55B	FLAPS_15	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	3000			
CNA55B	FLAPS_15	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO_C		1000	250	
CNA55B	FLAPS_15	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	5500			
CNA55B	FLAPS_15	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	7500			
CNA55B	FLAPS_15	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO_C	10000			
CNA560 E	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
CNA560 E	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	277			
CNA560 E	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1500	161,7	
CNA560 E	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStart	15	1500			
CNA560 E	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	15		1500	186,7	
CNA560 E	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CNA560 E	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
CNA560 E	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CNA560 E	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CNA560 E	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA560 U	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
CNA560 U	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	15		1200	148	
CNA560 U	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	15	1500			
CNA560 U	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	ZERO		1500	175	
CNA560 U	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CNA560 U	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1500	250	
CNA560 U	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

CNA560 U	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CNA560 U	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA560 XL	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
CNA560 XL	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	15		1500	158	
CNA560 XL	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	15	1500			
CNA560 XL	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1500	185	
CNA560 XL	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CNA560 XL	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1500	250	
CNA560 XL	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA680	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
CNA680	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	386			
CNA680	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1000	140,6	
CNA680	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStart	15	1500			
CNA680	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	15		1500	175	
CNA680	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CNA680	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1500	250	
CNA680	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CNA680	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CNA680	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA750	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
CNA750	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	277			
CNA750	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1500	161,7	
CNA750	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStart	15	1500			
CNA750	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	15		1500	186,7	
CNA750	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CNA750	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
CNA750	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CNA750	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

CNA750	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA750	FLAP_15	1	1	Start	MaksStart	15				
CNA750	FLAP_15	1	2	Stigning	MaksStart	15	277			
CNA750	FLAP_15	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1500	161,7	
CNA750	FLAP_15	1	4	Stigning	MaksStart	15	1500			
CNA750	FLAP_15	1	5	Acceleration	MaksStigning	15		1500	186,7	
CNA750	FLAP_15	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CNA750	FLAP_15	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
CNA750	FLAP_15	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CNA750	FLAP_15	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CNA750	FLAP_15	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CNA750	FLAP_5	1	1	Start	MaksStart	5				
CNA750	FLAP_5	1	2	Stigning	MaksStart	5	285			
CNA750	FLAP_5	1	3	Acceleration	MaksStart	5		1500	168,9	
CNA750	FLAP_5	1	4	Stigning	MaksStart	5	1500			
CNA750	FLAP_5	1	5	Acceleration	MaksStigning	5		1500	193,9	
CNA750	FLAP_5	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CNA750	FLAP_5	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
CNA750	FLAP_5	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CNA750	FLAP_5	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CNA750	FLAP_5	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	D-8	595			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	D-8	555			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	

CRJ9-ER	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	D-8	525			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	D-8	485			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	D-8	465			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	0-204	3000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	D-8	555			

CRJ9-ER	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			

CRJ9-ER	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	D-8	615			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

CRJ9-LR	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	D-8	575			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	D-8	545			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	0-204	3000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	D-8	505			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	0-250	10000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	D-8	455			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStigning	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			

CRJ9-LR	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStart	U-8	1500			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	4	Stigning	MaksStigning	U-8	3000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	5	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	

CRJ9-LR	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	3	Stigning	MaksStart	U-8	1000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	4	Acceleration	MaksStart	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	6	Acceleration	MaksStigning	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CVR580	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
CVR580	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
CVR580	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		1907	130	

CVR580	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	INTR		1430	150	
CVR580	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CVR580	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CVR580	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CVR580	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CVR580	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				
CVR580	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
CVR580	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	10		1557	136	
CVR580	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	INTR		1168	156	
CVR580	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CVR580	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CVR580	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CVR580	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
CVR580	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
CVR580	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
CVR580	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	10		1321	140	
CVR580	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	INTR		991	160	
CVR580	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
CVR580	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
CVR580	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
CVR580	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1010	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
DC1010	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
DC1010	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		1904	159	
DC1010	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1428	174	
DC1010	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	189	
DC1010	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1010	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1010	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1010	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1010	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1010	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				

DC1010	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
DC1010	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	10		1799	163	
DC1010	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1350	178	
DC1010	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	193	
DC1010	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1010	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1010	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1010	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1010	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1010	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
DC1010	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
DC1010	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	10		1670	167	
DC1010	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1253	182	
DC1010	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	197	
DC1010	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1010	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1010	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1010	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1010	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1010	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	10				
DC1010	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
DC1010	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	10		1494	174	
DC1010	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	5		1121	189	
DC1010	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	204	
DC1010	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1010	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1010	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1010	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1010	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1010	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	10				
DC1010	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
DC1010	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	10		1335	180	

DC1010	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	5		1002	195	
DC1010	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	210	
DC1010	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1010	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1010	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1010	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1010	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1010	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	10				
DC1010	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
DC1010	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	10		1191	186	
DC1010	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	5		894	201	
DC1010	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	INT		800	216	
DC1010	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1010	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		800	250	
DC1010	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1010	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1010	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1040	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DC1040	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC1040	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		2255	175	
DC1040	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1692	190	
DC1040	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	205	
DC1040	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1040	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1040	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1040	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1040	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1040	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
DC1040	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC1040	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		2146	178	
DC1040	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1610	193	
DC1040	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	208	

DC1040	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1040	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1040	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1040	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1040	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1040	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
DC1040	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC1040	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		2050	181	
DC1040	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1538	196	
DC1040	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	211	
DC1040	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1040	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1040	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1040	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1040	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1040	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	15				
DC1040	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC1040	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	15		1859	187	
DC1040	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	5		1395	202	
DC1040	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	217	
DC1040	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1040	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1040	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1040	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1040	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1040	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	15				
DC1040	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC1040	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	15		1639	195	
DC1040	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	5		1229	210	
DC1040	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	225	
DC1040	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1040	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	

DC1040	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1040	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1040	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1040	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	15				
DC1040	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC1040	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	15		1436	203	
DC1040	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	5		1077	218	
DC1040	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	233	
DC1040	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1040	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC1040	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1040	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1040	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC1040	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	15				
DC1040	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC1040	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	15		1170	211	
DC1040	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	5		878	226	
DC1040	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	INT		800	241	
DC1040	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC1040	DEFAULT	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		800	250	
DC1040	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC1040	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC1040	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC3	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	TO				
DC3	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	TO	400			
DC3	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC3	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	126	
DC3	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC3	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC3	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC3	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	TO				
DC3	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	TO	400			

DC3	DEFAULT	2	3	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC3	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		800	130	
DC3	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC3	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC3	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC3	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	TO				
DC3	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	TO	400			
DC3	DEFAULT	3	3	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC3	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		633	134	
DC3	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC3	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC6	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	TO				
DC6	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	TO	1500			
DC6	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	TO		818	135	
DC6	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC6	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC6	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC6	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC6	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	TO				
DC6	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	TO	1500			
DC6	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	TO		643	143	
DC6	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC6	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC6	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC6	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC6	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	TO				
DC6	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	TO	1500			
DC6	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	TO		498	149	
DC6	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC6	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC6	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC6	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

DC850	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DC850	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC850	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		2205	149	
DC850	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT		1654	169	
DC850	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	189	
DC850	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC850	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC850	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC850	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC850	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC850	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
DC850	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			

DC850	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		2089	153	
DC850	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT		1567	173	
DC850	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	193	
DC850	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC850	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC850	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC850	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC850	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC850	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
DC850	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC850	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1930	158	
DC850	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT		1448	178	
DC850	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	198	
DC850	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC850	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC850	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC850	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC850	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC850	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	15				

DC850	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC850	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	15		1743	165	
DC850	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INT		1308	185	
DC850	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	205	
DC850	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC850	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC850	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC850	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC850	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC850	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	15				
DC850	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC850	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	15		1541	173	
DC850	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	INT		1156	193	
DC850	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	213	
DC850	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC850	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC850	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC850	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC850	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC850	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	15				
DC850	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC850	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	15		1397	180	
DC850	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	INT		1048	200	
DC850	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	220	
DC850	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC850	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC850	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC850	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC850	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC860	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	12				
DC860	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC860	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	12		2055	160	

DC860	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT		1541	180	
DC860	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	200	
DC860	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC860	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC860	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC860	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC860	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC860	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	12				
DC860	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC860	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	12		1959	164	
DC860	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT		1470	184	
DC860	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	204	
DC860	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC860	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC860	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC860	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC860	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC860	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	12				
DC860	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC860	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	12		1827	168	
DC860	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT		1371	188	
DC860	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	208	
DC860	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC860	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC860	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC860	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC860	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC860	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	12				
DC860	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC860	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	12		1668	175	
DC860	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INT		1251	195	
DC860	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	215	

DC860	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC860	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC860	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC860	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC860	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC860	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	12				
DC860	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC860	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	12		1491	182	
DC860	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	INT		1118	202	
DC860	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	222	
DC860	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC860	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC860	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC860	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC860	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC860	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	12				
DC860	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC860	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	12		1394	187	
DC860	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	INT		1046	207	
DC860	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	227	
DC860	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC860	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC860	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC860	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC860	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC860	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	12				
DC860	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC860	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	12		1275	192	
DC860	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	INT		956	212	
DC860	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	INT		900	232	
DC860	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC860	DEFAULT	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		900	250	

DC860	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC860	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC860	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC870	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	12				
DC870	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC870	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	12		2405	160	
DC870	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT		1804	180	
DC870	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	200	
DC870	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC870	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC870	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC870	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC870	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC870	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	12				
DC870	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC870	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	12		2289	164	
DC870	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT		1717	184	
DC870	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	204	
DC870	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC870	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC870	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC870	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC870	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC870	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	12				
DC870	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC870	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	12		2129	168	
DC870	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT		1597	188	
DC870	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	208	
DC870	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC870	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC870	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC870	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

DC870	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC870	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	12				
DC870	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC870	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	12		1938	175	
DC870	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INT		1454	195	
DC870	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	215	
DC870	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC870	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC870	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC870	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC870	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC870	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	12				
DC870	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC870	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	12		1727	182	
DC870	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	INT		1295	202	
DC870	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	222	
DC870	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC870	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC870	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC870	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC870	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC870	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	12				
DC870	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC870	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	12		1611	187	
DC870	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	INT		1209	207	
DC870	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	227	
DC870	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC870	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC870	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC870	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC870	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC870	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	12				

DC870	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC870	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	12		1470	192	
DC870	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	INT		1103	212	
DC870	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	232	
DC870	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC870	DEFAULT	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC870	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC870	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC870	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC8QN	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	12				
DC8QN	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC8QN	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	12		2055	160	
DC8QN	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INT		1541	180	
DC8QN	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	200	
DC8QN	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC8QN	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC8QN	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC8QN	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC8QN	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC8QN	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	12				
DC8QN	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC8QN	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	12		1959	164	
DC8QN	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INT		1470	184	
DC8QN	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	204	
DC8QN	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC8QN	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC8QN	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC8QN	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC8QN	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC8QN	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	12				
DC8QN	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC8QN	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	12		1827	168	

DC8QN	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INT		1371	188	
DC8QN	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	208	
DC8QN	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC8QN	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC8QN	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC8QN	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC8QN	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC8QN	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	12				
DC8QN	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC8QN	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	12		1668	175	
DC8QN	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INT		1251	195	
DC8QN	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	215	
DC8QN	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC8QN	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC8QN	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC8QN	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC8QN	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC8QN	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	12				
DC8QN	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC8QN	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	12		1491	182	
DC8QN	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	INT		1118	202	
DC8QN	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	222	
DC8QN	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC8QN	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC8QN	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC8QN	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC8QN	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC8QN	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	12				
DC8QN	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC8QN	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	12		1394	187	
DC8QN	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	INT		1046	207	
DC8QN	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	227	

DC8QN	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC8QN	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC8QN	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC8QN	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC8QN	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC8QN	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	12				
DC8QN	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	12	1000			
DC8QN	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	12		1275	192	
DC8QN	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	INT		956	212	
DC8QN	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	INT		900	232	
DC8QN	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC8QN	DEFAULT	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		900	250	
DC8QN	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC8QN	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC8QN	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC910	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DC910	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC910	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		2296	136	
DC910	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1722	146	
DC910	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	181	
DC910	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC910	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC910	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC910	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC910	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC910	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
DC910	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC910	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		2070	143	
DC910	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1553	153	
DC910	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	188	
DC910	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC910	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	

DC910	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC910	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC910	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC910	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
DC910	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC910	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1901	149	
DC910	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1426	159	
DC910	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	194	
DC910	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC910	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC910	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC910	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC910	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC930	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DC930	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC930	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1741	154	
DC930	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1306	164	
DC930	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	199	
DC930	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC930	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC930	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC930	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC930	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC930	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
DC930	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC930	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		1559	161	
DC930	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1169	171	
DC930	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	206	
DC930	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC930	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC930	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC930	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

DC930	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC930	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
DC930	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC930	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1406	168	
DC930	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1055	178	
DC930	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	213	
DC930	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC930	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC930	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC930	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC930	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC93LW	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DC93LW	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC93LW	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1741	154	
DC93LW	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1306	164	
DC93LW	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	199	
DC93LW	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC93LW	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC93LW	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC93LW	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC93LW	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC93LW	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
DC93LW	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC93LW	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		1559	161	
DC93LW	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1169	171	
DC93LW	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	206	
DC93LW	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC93LW	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC93LW	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC93LW	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC93LW	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC93LW	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				

DC93LW	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC93LW	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1406	168	
DC93LW	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1055	178	
DC93LW	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	213	
DC93LW	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC93LW	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC93LW	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC93LW	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC93LW	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC950	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DC950	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC950	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1983	159	
DC950	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1487	169	
DC950	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	204	
DC950	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC950	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC950	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC950	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC950	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC950	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
DC950	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC950	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		1843	164	
DC950	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1382	174	
DC950	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	209	
DC950	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC950	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC950	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC950	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC950	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC950	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
DC950	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC950	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1698	170	

DC950	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1274	180	
DC950	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	215	
DC950	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC950	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC950	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC950	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC950	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC95HW	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DC95HW	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC95HW	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1983	159	
DC95HW	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1487	169	
DC95HW	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	204	
DC95HW	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC95HW	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC95HW	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC95HW	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC95HW	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC95HW	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
DC95HW	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC95HW	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		1843	164	
DC95HW	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1382	174	
DC95HW	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	209	
DC95HW	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC95HW	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC95HW	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC95HW	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC95HW	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC95HW	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
DC95HW	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC95HW	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1698	170	
DC95HW	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1274	180	
DC95HW	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	215	

DC95HW	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC95HW	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC95HW	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC95HW	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC95HW	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC9Q7	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DC9Q7	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC9Q7	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		2296	136	
DC9Q7	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1722	146	
DC9Q7	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	181	
DC9Q7	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC9Q7	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC9Q7	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC9Q7	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC9Q7	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC9Q7	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
DC9Q7	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC9Q7	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		2070	143	
DC9Q7	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1553	153	
DC9Q7	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	188	
DC9Q7	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC9Q7	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC9Q7	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC9Q7	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC9Q7	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC9Q7	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
DC9Q7	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC9Q7	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1901	149	
DC9Q7	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1426	159	
DC9Q7	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	194	
DC9Q7	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC9Q7	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	

DC9Q7	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC9Q7	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC9Q7	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC9Q9	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DC9Q9	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC9Q9	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1741	154	
DC9Q9	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	5		1306	164	
DC9Q9	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	199	
DC9Q9	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC9Q9	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC9Q9	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC9Q9	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC9Q9	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC9Q9	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
DC9Q9	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC9Q9	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		1559	161	
DC9Q9	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	5		1169	171	
DC9Q9	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	206	
DC9Q9	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC9Q9	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC9Q9	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC9Q9	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DC9Q9	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DC9Q9	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	15				
DC9Q9	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DC9Q9	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	15		1406	168	
DC9Q9	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	5		1055	178	
DC9Q9	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INT		1000	213	
DC9Q9	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DC9Q9	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
DC9Q9	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DC9Q9	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

DC9Q9	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DHC6	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	TO				
DHC6	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	TO	1000			
DHC6	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	TO		952	98	
DHC6	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DHC6	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DHC6	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DHC6	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DHC6QP	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	TO				
DHC6QP	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	TO	1000			
DHC6QP	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	TO		952	98	
DHC6QP	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DHC6QP	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DHC6QP	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DHC6QP	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DHC7	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	25				
DHC7	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
DHC7	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	25		933	102	
DHC7	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	10		700	122	
DHC7	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DHC7	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		700	160	
DHC7	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DHC7	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DHC7	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DHC8	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
DHC8	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
DHC8	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1491	110	
DHC8	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1119	125	
DHC8	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DHC8	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1119	165	
DHC8	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DHC8	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

DHC8	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
------	---------	---	---	----------	--------------	------	-------	--	--	--

Table I-4 (part 4): Standard procedures at start

ACFTID	Profil_ID	Etape-længde	Procedure-nr.	Procedure-type	Kraft-indikator	Flap_ID	Slutpunkts-højde (fod)	Stignings-hastighed (fod/min)	Kalibreret flyve-hastighed ved slut-punktet (knob)	Acceleration_Procent (%)
DHC830	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	10				
DHC830	DEFAULT1	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
DHC830	DEFAULT1	3	3	Acceleration	MaksStart	10		1280	122	
DHC830	DEFAULT1	4	4	Acceleration	MaksStigning	5		960	137	
DHC830	DEFAULT1	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
DHC830	DEFAULT1	6	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		960	179	
DHC830	DEFAULT1	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
DHC830	DEFAULT1	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
DHC830	DEFAULT1	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DO228	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	FLAPS1				
DO228	DEFAULT1	2	2	Acceleration	MaksStart	FLAPS1		1000	101	
DO228	DEFAULT1	3	3	Stigning	MaksStart	ZERO	1000			
DO228	DEFAULT1	4	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	122	
DO228	DEFAULT1	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	2000			
DO228	DEFAULT1	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	4000			
DO228	DEFAULT1	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	6000			
DO228	DEFAULT1	8	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	8000			
DO228	DEFAULT1	9	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
DO328	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	F12-D				
DO328	DEFAULT1	2	2	Acceleration	MaksStart	F12-D		1000	120	
DO328	DEFAULT1	3	3	Stigning	MaksStart	ZERO	1000			
DO328	DEFAULT1	4	4	Acceleration	MaksStart	ZERO		1000	130	
DO328	DEFAULT1	5	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	2000			
DO328	DEFAULT1	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	4000			
DO328	DEFAULT1	7	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	6000			

DO328	DEFAULT1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	8000			
DO328	DEFAULT1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
ECLIPSE500	DEFAULT1	1	Start	MaksStart	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT1	2	Stigning	MaksStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT1	3	Stigning	MaksStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT1	4	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		1972,9	114	
ECLIPSE500	DEFAULT1	5	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2153,3	130,7	
ECLIPSE500	DEFAULT1	6	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2276	145,3	
ECLIPSE500	DEFAULT1	7	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2313,3	158,2	
ECLIPSE500	DEFAULT1	8	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2288,2	170	
ECLIPSE500	DEFAULT1	9	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	6000			
ECLIPSE500	DEFAULT1	10	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	8000			
ECLIPSE500	DEFAULT1	11	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	10000			
ECLIPSE500	DEFAULT2	1	Start	MaksStart	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT2	2	Stigning	MaksStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT2	3	Stigning	MaksStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT2	4	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		1803,3	114,8	
ECLIPSE500	DEFAULT2	5	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		1971,7	131,2	
ECLIPSE500	DEFAULT2	6	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2087,6	145,6	
ECLIPSE500	DEFAULT2	7	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2124,1	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT2	8	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2102,8	170	
ECLIPSE500	DEFAULT2	9	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	6000			
ECLIPSE500	DEFAULT2	10	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	8000			
ECLIPSE500	DEFAULT2	11	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	10000			
ECLIPSE500	DEFAULT3	1	Start	MaksStart	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT3	2	Stigning	MaksStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT3	3	Stigning	MaksStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT3	4	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		1760,4	115	
ECLIPSE500	DEFAULT3	5	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		1926,2	131,4	
ECLIPSE500	DEFAULT3	6	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2039,6	145,7	
ECLIPSE500	DEFAULT3	7	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2075,3	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT3	8	Acceleration	MaksStigning	UP_UP		2054,5	170	

ECLIPSE500	DEFAULT	3	9	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	6000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	10	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	8000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	11	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	10000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	1	Start	MaksStart	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	1	2	Stigning	MaksStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	3	Stigning	MaksStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	4	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1798,3	113,9	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	5	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1951,8	130,7	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	6	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		2043,9	145,3	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	7	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		2054,7	158,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	8	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1998,7	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	9	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	6000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	10	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	8000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	11	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	10000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	1	Start	MaksStart	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	2	2	Stigning	MaksStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	3	Stigning	MaksStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	4	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1637	114,8	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	5	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1780,8	131,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	6	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1868,3	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	7	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1880,3	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	8	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1838,2	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	9	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	6000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	10	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	8000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	11	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	10000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	1	Start	MaksStart	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	3	2	Stigning	MaksStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	3	Stigning	MaksStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	4	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1595,5	115	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	5	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1736,8	131,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	6	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1823,1	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	7	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1835,6	158,4	

ECLIPSE500	HI_ALT	3	8	Acceleration	ReducerStigning	UP_UP		1794,8	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	9	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	6000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	10	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	8000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	11	Stigning	ReducerStigning	UP_UP	10000			
EMB120	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	15				
EMB120	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
EMB120	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStart	15		460	130	
EMB120	DEFAULT1	1	4	Acceleration	MaksStart	ZERO		345	135	
EMB120	DEFAULT1	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	143	
EMB120	DEFAULT1	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB120	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB120	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB120	DEFAULT1	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB145	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB145	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1367	220	
EMB145	DEFAULT1	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB145	DEFAULT1	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB145	DEFAULT1	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB145	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB145	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB145	DEFAULT2	1	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT2	1	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB145	DEFAULT2	1	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1334	220	
EMB145	DEFAULT2	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB145	DEFAULT2	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB145	DEFAULT2	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB145	DEFAULT2	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB145	DEFAULT2	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB145	DEFAULT3	1	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT3	1	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB145	DEFAULT3	1	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1315	220	

EMB145	DEFAULT3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB145	DEFAULT3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB145	DEFAULT3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB145	DEFAULT3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB145	DEFAULT3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB145	DEFAULT4	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT4	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB145	DEFAULT4	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1293	220	
EMB145	DEFAULT4	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3200			
EMB145	DEFAULT4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB145	DEFAULT4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB145	DEFAULT4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB145	DEFAULT4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB14L	DEFAULT1	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT1	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB14L	DEFAULT1	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1465	220	
EMB14L	DEFAULT1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB14L	DEFAULT1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB14L	DEFAULT1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB14L	DEFAULT1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB14L	DEFAULT1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB14L	DEFAULT2	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT2	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB14L	DEFAULT2	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1420	220	
EMB14L	DEFAULT2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB14L	DEFAULT2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB14L	DEFAULT2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB14L	DEFAULT2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB14L	DEFAULT2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB14L	DEFAULT3	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT3	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB14L	DEFAULT3	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1395	220	

EMB14L	DEFAULT3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB14L	DEFAULT3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB14L	DEFAULT3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB14L	DEFAULT3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB14L	DEFAULT3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB14L	DEFAULT4	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT4	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB14L	DEFAULT4	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1366	220	
EMB14L	DEFAULT4	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB14L	DEFAULT4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB14L	DEFAULT4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB14L	DEFAULT4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB14L	DEFAULT4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB14L	DEFAULT5	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT5	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB14L	DEFAULT5	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1335	220	
EMB14L	DEFAULT5	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB14L	DEFAULT5	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB14L	DEFAULT5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB14L	DEFAULT5	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB14L	DEFAULT5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB14L	DEFAULT6	1	Start	MaksStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT6	2	Stigning	MaksStart	9	1000			
EMB14L	DEFAULT6	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1298	220	
EMB14L	DEFAULT6	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB14L	DEFAULT6	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
EMB14L	DEFAULT6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB14L	DEFAULT6	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB14L	DEFAULT6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB170	DEFAULT1	1	Start	MaksStart	1				
EMB170	DEFAULT1	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB170	DEFAULT1	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1936	196	

EMB170	DEFAULT1	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB170	DEFAULT1	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2339	240	
EMB170	DEFAULT1	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB170	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB170	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB170	DEFAULT2	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB170	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB170	DEFAULT2	2	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1836	197,1	
EMB170	DEFAULT2	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB170	DEFAULT2	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2228	240	
EMB170	DEFAULT2	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB170	DEFAULT2	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB170	DEFAULT2	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB170	DEFAULT3	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB170	DEFAULT3	3	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB170	DEFAULT3	3	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1772	200,9	
EMB170	DEFAULT3	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB170	DEFAULT3	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2120	240	
EMB170	DEFAULT3	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB170	DEFAULT3	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB170	DEFAULT3	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB170	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB170	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB170	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB170	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1650	195	
EMB170	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2035	240	
EMB170	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB170	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB170	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB170	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB170	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB170	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			

EMB170	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1617	198,1	
EMB170	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1944	240	
EMB170	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB170	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB170	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB170	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB170	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB170	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB170	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1546	200,4	
EMB170	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1850	240	
EMB170	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB170	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB170	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB170	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB170	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB170	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1899	195,5	
EMB170	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB170	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2301	240	
EMB170	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB170	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB170	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB170	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB170	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB170	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1823	198,2	
EMB170	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB170	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2195	240	
EMB170	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB170	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB170	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB170	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB170	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB170	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1743	201	

EMB170	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB170	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2085	240	
EMB170	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB170	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB170	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB175	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB175	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB175	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1900	196	
EMB175	DEFAULT1	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB175	DEFAULT1	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2308	240	
EMB175	DEFAULT1	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB175	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB175	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB175	DEFAULT2	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB175	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB175	DEFAULT2	2	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1823	198,1	
EMB175	DEFAULT2	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB175	DEFAULT2	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2190	240	
EMB175	DEFAULT2	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB175	DEFAULT2	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB175	DEFAULT2	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB175	DEFAULT3	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB175	DEFAULT3	3	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB175	DEFAULT3	3	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1745	200,3	
EMB175	DEFAULT3	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB175	DEFAULT3	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2086	240	
EMB175	DEFAULT3	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB175	DEFAULT3	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB175	DEFAULT3	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB175	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB175	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB175	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			

EMB175	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1634	195	
EMB175	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1979	240	
EMB175	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB175	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB175	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB175	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB175	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB175	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB175	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1568	198,5	
EMB175	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1885	240	
EMB175	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB175	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB175	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB175	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB175	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB175	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB175	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1499	201,3	
EMB175	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1794	240	
EMB175	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB175	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB175	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB175	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB175	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB175	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1818	195,5	
EMB175	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB175	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2202	240	
EMB175	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB175	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB175	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB175	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB175	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB175	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1744	197,1	

EMB175	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB175	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2099	240	
EMB175	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB175	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB175	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB175	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB175	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB175	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1668	200,8	
EMB175	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB175	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1996	240	
EMB175	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB175	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB175	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB190	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1685	194,5	
EMB190	DEFAULT1	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB190	DEFAULT1	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2041	250	
EMB190	DEFAULT1	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	DEFAULT2	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB190	DEFAULT2	2	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1616	197,1	
EMB190	DEFAULT2	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB190	DEFAULT2	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1944	250	
EMB190	DEFAULT2	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	DEFAULT2	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	DEFAULT2	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	DEFAULT3	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	DEFAULT3	3	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB190	DEFAULT3	3	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1546	199,7	

EMB190	DEFAULT3	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB190	DEFAULT3	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1850	250	
EMB190	DEFAULT3	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	DEFAULT3	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	DEFAULT3	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	DEFAULT4	4	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	DEFAULT4	4	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB190	DEFAULT4	4	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1416	205,2	
EMB190	DEFAULT4	4	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB190	DEFAULT4	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1677	250	
EMB190	DEFAULT4	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	DEFAULT4	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	DEFAULT4	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB190	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB190	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1652	194,1	
EMB190	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2012	250	
EMB190	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	ICAO_A	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB190	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB190	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1582	196,6	
EMB190	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1918	250	
EMB190	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	ICAO_A	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB190	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			

EMB190	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1513	199,4	
EMB190	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1826	250	
EMB190	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	ICAO_A	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB190	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB190	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1382	204,8	
EMB190	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1658	250	
EMB190	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB190	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1899	194,4	
EMB190	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB190	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2171	250	
EMB190	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB190	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1824	197	
EMB190	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB190	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2069	250	
EMB190	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB190	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1628	199,7	
EMB190	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

EMB190	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1969	250	
EMB190	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB190	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	1				
EMB190	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB190	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1603	205,1	
EMB190	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB190	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1784	250	
EMB190	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB190	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB190	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	DEFAULT1	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	DEFAULT1	1	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB195	DEFAULT1	1	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1622	195	
EMB195	DEFAULT1	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB195	DEFAULT1	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1965	250	
EMB195	DEFAULT1	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB195	DEFAULT1	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	DEFAULT1	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	DEFAULT2	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	DEFAULT2	2	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB195	DEFAULT2	2	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1556	197,6	
EMB195	DEFAULT2	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB195	DEFAULT2	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1872	250	
EMB195	DEFAULT2	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB195	DEFAULT2	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	DEFAULT2	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	DEFAULT3	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	DEFAULT3	3	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB195	DEFAULT3	3	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1489	200,2	
EMB195	DEFAULT3	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

EMB195	DEFAULT3	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1781	250	
EMB195	DEFAULT3	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB195	DEFAULT3	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	DEFAULT3	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	DEFAULT4	4	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	DEFAULT4	4	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB195	DEFAULT4	4	3	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1364	205,7	
EMB195	DEFAULT4	4	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB195	DEFAULT4	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1615	250	
EMB195	DEFAULT4	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	DEFAULT4	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB195	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB195	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1605	196,5	
EMB195	ICAO_A	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1930	250	
EMB195	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB195	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB195	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1538	198,1	
EMB195	ICAO_A	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1871	250	
EMB195	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB195	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB195	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1467	201,3	
EMB195	ICAO_A	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1768	250	
EMB195	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

EMB195	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	1	1500			
EMB195	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	1	3000			
EMB195	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1336	206,2	
EMB195	ICAO_A	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1607	250	
EMB195	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB195	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1732	194,8	
EMB195	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB195	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1988	250	
EMB195	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB195	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB195	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1664	197	
EMB195	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB195	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1895	250	
EMB195	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB195	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	1				
EMB195	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	1	1000			
EMB195	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1485	195	
EMB195	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

EMB195	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1800	250	
EMB195	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB195	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

EMB195	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
EMB195	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	I				
EMB195	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	I	1000			
EMB195	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	ZERO		1468	205,4	
EMB195	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
EMB195	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1631	250	
EMB195	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
EMB195	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
EMB195	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
F10062	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	TO				
F10062	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	TO	1000			
F10062	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	TO		2196	154	
F10062	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	TO		1647	169	
F10062	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	184	
F10062	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	TO	3000			
F10062	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	250	
F10062	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	TO	5500			
F10062	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	TO	7500			
F10062	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	TO	10000			
F10062	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	TO				
F10062	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	TO	1000			
F10062	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	TO		1982	161	
F10062	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	TO		1487	176	
F10062	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	191	
F10062	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	TO	3000			
F10062	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	250	
F10062	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	TO	5500			
F10062	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	TO	7500			
F10062	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	TO	10000			
F10062	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	TO				
F10062	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	TO	1000			
F10062	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	TO		1819	167	

F10062	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	TO		1364	182	
F10062	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	197	
F10062	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	TO	3000			
F10062	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	250	
F10062	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	TO	5500			
F10062	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	TO	7500			
F10062	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	TO	10000			
F10065	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	TO				
F10065	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	TO	1000			
F10065	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	TO		2446	157	
F10065	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	TO		1835	172	
F10065	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	187	
F10065	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	TO	3000			
F10065	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	250	
F10065	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	TO	5500			
F10065	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	TO	7500			
F10065	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	TO	10000			
F10065	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	TO				
F10065	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	TO	1000			
F10065	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	TO		2218	165	
F10065	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	TO		1664	180	
F10065	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	195	
F10065	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	TO	3000			
F10065	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	250	
F10065	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	TO	5500			
F10065	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	TO	7500			
F10065	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	TO	10000			
F10065	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	TO				
F10065	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	TO	1000			
F10065	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	TO		2021	171	
F10065	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	TO		1516	186	
F10065	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	201	

F10065	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	TO	3000			
F10065	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	TO		1000	250	
F10065	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	TO	5500			
F10065	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	TO	7500			
F10065	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	TO	10000			
F28MK2	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	6				
F28MK2	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	6	1000			
F28MK2	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	6		2229	155	
F28MK2	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	ZERO		1672	170	
F28MK2	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	185	
F28MK2	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
F28MK2	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
F28MK2	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
F28MK2	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
F28MK2	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
F28MK2	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	6				
F28MK2	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	6	1000			
F28MK2	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	6		2011	162	
F28MK2	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	ZERO		1508	177	
F28MK2	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	192	
F28MK2	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
F28MK2	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
F28MK2	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
F28MK2	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
F28MK2	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
F28MK4	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	6				
F28MK4	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	6	1000			
F28MK4	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	6		2103	152	
F28MK4	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	ZERO		1578	167	
F28MK4	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	182	
F28MK4	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
F28MK4	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	

F28MK4	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
F28MK4	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
F28MK4	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
F28MK4	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	6				
F28MK4	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	6	1000			
F28MK4	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	6		1941	157	
F28MK4	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	ZERO		1456	172	
F28MK4	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	187	
F28MK4	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
F28MK4	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
F28MK4	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
F28MK4	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
F28MK4	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
F28MK4	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	6				
F28MK4	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	6	1000			
F28MK4	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	6		1743	165	
F28MK4	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	6		1307	180	
F28MK4	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	195	
F28MK4	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
F28MK4	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
F28MK4	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
F28MK4	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
F28MK4	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
FAL20	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
FAL20	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	10		1388	152	
FAL20	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	10	1500			
FAL20	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	10		1388	162	
FAL20	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1041	177	
FAL20	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
FAL20	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1432	250	
FAL20	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
FAL20	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			

FAL20	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
GII	DEFAULT	1	1	Start	ReducerStart	T-20-D				
GII	DEFAULT	1	2	Stigning	ReducerStart	T-20-D	35			
GII	DEFAULT	1	3	Acceleration	ReducerStart	T-20-D		1500	162	
GII	DEFAULT	1	4	Stigning	ReducerStart	T-20-D	400			
GII	DEFAULT	1	5	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	520			
GII	DEFAULT	1	6	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	1500			
GII	DEFAULT	1	7	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	3000			
GII	DEFAULT	1	8	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1675	192	
GII	DEFAULT	1	9	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1775	250	
GII	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	T-0-U	5500			
GII	DEFAULT	1	11	Stigning	MaksStigning	T-0-U	7500			
GII	DEFAULT	1	12	Stigning	MaksStigning	T-0-U	10000			
GII	QF_FULL	1	1	Start	MaksStart	T-20-D				
GII	QF_FULL	1	2	Stigning	MaksStart	T-20-D	35			
GII	QF_FULL	1	3	Acceleration	MaksStart	T-20-D		1500	162	
GII	QF_FULL	1	4	Stigning	MaksStart	T-20-D	400			
GII	QF_FULL	1	5	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	520			
GII	QF_FULL	1	6	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	1500			
GII	QF_FULL	1	7	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	3000			
GII	QF_FULL	1	8	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1675	192	
GII	QF_FULL	1	9	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1775	250	
GII	QF_FULL	1	10	Stigning	MaksStigning	T-0-U	5500			
GII	QF_FULL	1	11	Stigning	MaksStigning	T-0-U	7500			
GII	QF_FULL	1	12	Stigning	MaksStigning	T-0-U	10000			
GIIB	DEFAULT	1	1	Start	ReducerStart	T-20-D				
GIIB	DEFAULT	1	2	Stigning	ReducerStart	T-20-D	35			
GIIB	DEFAULT	1	3	Acceleration	ReducerStart	T-20-D		1500	156	
GIIB	DEFAULT	1	4	Stigning	ReducerStart	T-20-D	400			
GIIB	DEFAULT	1	5	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	520			
GIIB	DEFAULT	1	6	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	1500			
GIIB	DEFAULT	1	7	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	3000			

GIIB	DEFAULT	1	8	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1675	192	
GIIB	DEFAULT	1	9	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1775	250	
GIIB	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	T-0-U	5500			
GIIB	DEFAULT	1	11	Stigning	MaksStigning	T-0-U	7500			
GIIB	DEFAULT	1	12	Stigning	MaksStigning	T-0-U	10000			
GIIB	QF_FULL	1	1	Start	MaksStart	T-20-D				
GIIB	QF_FULL	1	2	Stigning	MaksStart	T-20-D	35			
GIIB	QF_FULL	1	3	Acceleration	MaksStart	T-20-D		1500	156	
GIIB	QF_FULL	1	4	Stigning	MaksStart	T-20-D	400			
GIIB	QF_FULL	1	5	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	520			
GIIB	QF_FULL	1	6	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	1500			
GIIB	QF_FULL	1	7	Stigning	ReducerStigning	T-10-U	3000			
GIIB	QF_FULL	1	8	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1675	192	
GIIB	QF_FULL	1	9	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1775	250	
GIIB	QF_FULL	1	10	Stigning	MaksStigning	T-0-U	5500			
GIIB	QF_FULL	1	11	Stigning	MaksStigning	T-0-U	7500			
GIIB	QF_FULL	1	12	Stigning	MaksStigning	T-0-U	10000			
GIV	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T-20-D				
GIV	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T-20-D	35			
GIV	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	T-20-D		1800	159,2	
GIV	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStart	T-20-U	400			
GIV	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	T-20-U	600			
GIV	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T-20-U	750			
GIV	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T-10-U	1850			
GIV	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T-10-U	3000			
GIV	DEFAULT	1	9	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1750	250	
GIV	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	T-0-U	5000			
GIV	DEFAULT	1	11	Stigning	MaksStigning	T-0-U	6000			
GIV	DEFAULT	1	12	Stigning	MaksStigning	T-0-U	7000			
GIV	DEFAULT	1	13	Stigning	MaksStigning	T-0-U	8000			
GIV	DEFAULT	1	14	Stigning	MaksStigning	T-0-U	9000			
GIV	DEFAULT	1	15	Stigning	MaksStigning	T-0-U	10000			

GV	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T-20-D				
GV	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T-20-D	35			
GV	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	T-20-D		1500	165,7	
GV	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStart	T-20-U	400			
GV	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	T-20-U	600			
GV	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T-20-U	750			
GV	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T-10-U	1800			
GV	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T-10-U	3000			
GV	DEFAULT	1	9	Acceleration	MaksStigning	T-0-U		1750	250	
GV	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	T-0-U	5000			
GV	DEFAULT	1	11	Stigning	MaksStigning	T-0-U	6000			
GV	DEFAULT	1	12	Stigning	MaksStigning	T-0-U	7000			
GV	DEFAULT	1	13	Stigning	MaksStigning	T-0-U	8000			
GV	DEFAULT	1	14	Stigning	MaksStigning	T-0-U	9000			
GV	DEFAULT	1	15	Stigning	MaksStigning	T-0-U	10000			
HS748A	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	TO				
HS748A	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	TO	1000			
HS748A	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	TO		917	127	
HS748A	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	INTR		688	147	
HS748A	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
HS748A	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
HS748A	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
HS748A	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
IA1125	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	12				
IA1125	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	12		1094	163	
IA1125	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	12	1500			
IA1125	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1094	188	
IA1125	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
IA1125	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1286	250	
IA1125	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
IA1125	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
IA1125	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

L1011	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
L1011	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L1011	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		2145	162	
L1011	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1609	182	
L1011	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	202	
L1011	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L1011	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L1011	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L1011	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L1011	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L1011	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				
L1011	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L1011	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	10		2068	165	
L1011	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1551	185	
L1011	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	205	
L1011	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L1011	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L1011	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L1011	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L1011	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L1011	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
L1011	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L1011	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	10		1959	168	
L1011	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1469	188	
L1011	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	208	
L1011	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L1011	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L1011	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L1011	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L1011	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L1011	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	10				
L1011	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	10	1000			

L1011	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	10		1857	171	
L1011	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1393	191	
L1011	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	211	
L1011	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L1011	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L1011	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L1011	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L1011	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L1011	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	10				
L1011	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L1011	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	10		1669	178	
L1011	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1252	198	
L1011	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	218	
L1011	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L1011	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L1011	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L1011	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L1011	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L1011	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	10				
L1011	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L1011	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	10		1501	184	
L1011	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1126	204	
L1011	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	224	
L1011	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L1011	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L1011	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L1011	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L1011	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L10115	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
L10115	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L10115	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		2632	166	
L10115	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1974	186	

L10115	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	206	
L10115	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L10115	DEFAULT	1	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L10115	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L10115	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L10115	DEFAULT	1	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L10115	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	10				
L10115	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L10115	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	10		2547	168	
L10115	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1911	188	
L10115	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	208	
L10115	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L10115	DEFAULT	2	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L10115	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L10115	DEFAULT	2	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L10115	DEFAULT	2	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L10115	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	10				
L10115	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L10115	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	10		2428	171	
L10115	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1821	191	
L10115	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	211	
L10115	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L10115	DEFAULT	3	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L10115	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L10115	DEFAULT	3	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L10115	DEFAULT	3	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L10115	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	10				
L10115	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L10115	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	10		2317	175	
L10115	DEFAULT	4	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1738	195	
L10115	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	215	
L10115	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

L10115	DEFAULT	4	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L10115	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L10115	DEFAULT	4	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L10115	DEFAULT	4	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L10115	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	10				
L10115	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L10115	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	10		2125	181	
L10115	DEFAULT	5	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1594	201	
L10115	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	221	
L10115	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L10115	DEFAULT	5	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L10115	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L10115	DEFAULT	5	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L10115	DEFAULT	5	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L10115	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	10				
L10115	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L10115	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	10		1953	186	
L10115	DEFAULT	6	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1465	206	
L10115	DEFAULT	6	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	226	
L10115	DEFAULT	6	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L10115	DEFAULT	6	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L10115	DEFAULT	6	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L10115	DEFAULT	6	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L10115	DEFAULT	6	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L10115	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	10				
L10115	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
L10115	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	10		1790	192	
L10115	DEFAULT	7	4	Acceleration	MaksStart	INTR		1343	212	
L10115	DEFAULT	7	5	Acceleration	MaksStigning	INTR		1000	232	
L10115	DEFAULT	7	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L10115	DEFAULT	7	7	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	250	
L10115	DEFAULT	7	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

L10115	DEFAULT	7	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L10115	DEFAULT	7	10	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L188	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	78-%				
L188	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	78-%	1000			
L188	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	78-%		1653	133	
L188	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	INTR		1240	153	
L188	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L188	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L188	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L188	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L188	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	78-%				
L188	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	78-%	1000			
L188	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	78-%		1309	139	
L188	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	INTR		982	159	
L188	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L188	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L188	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L188	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
L188	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	78-%				
L188	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	78-%	1000			
L188	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	78-%		905	147	
L188	DEFAULT	3	4	Acceleration	MaksStigning	INTR		679	167	
L188	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
L188	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
L188	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
L188	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
LEAR25	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	20				
LEAR25	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	20		1698	171	
LEAR25	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	20	1500			
LEAR25	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	10		1698	196	
LEAR25	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

LEAR25	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		2075	250	
LEAR25	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
LEAR25	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
LEAR25	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
LEAR35	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	20				
LEAR35	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	20		1493	158	
LEAR35	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	20	1500			
LEAR35	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	10		1493	183	
LEAR35	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
LEAR35	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1706	250	
LEAR35	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
LEAR35	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
LEAR35	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
MD11G E	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	25				
MD11G E	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11G E	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	211	
MD11G E	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11G E	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11G E	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11G E	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11G E	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	25				
MD11G E	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11G E	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	210	
MD11G E	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11G E	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11G E	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	

MD11G E	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11G E	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	25				
MD11G E	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11G E	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	210	
MD11G E	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11G E	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11G E	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11G E	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11G E	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	25				
MD11G E	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11G E	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	209	
MD11G E	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11G E	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11G E	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11G E	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11G E	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	25				
MD11G E	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11G E	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	208	
MD11G E	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11G E	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11G E	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11G E	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			

MD11G E	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	25				
MD11G E	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11G E	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	208	
MD11G E	DEFAULT	6	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11G E	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11G E	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11G E	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11G E	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	25				
MD11G E	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11G E	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	207	
MD11G E	DEFAULT	7	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11G E	DEFAULT	7	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11G E	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11G E	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11P W	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	25				
MD11P W	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11P W	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	206	
MD11P W	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11P W	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11P W	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11P W	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11P W	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	25				

MD11P W	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11P W	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	206	
MD11P W	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11P W	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11P W	DEFAULT	2	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11P W	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11P W	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	25				
MD11P W	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11P W	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	205	
MD11P W	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11P W	DEFAULT	3	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11P W	DEFAULT	3	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11P W	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11P W	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	25				
MD11P W	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11P W	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	205	
MD11P W	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11P W	DEFAULT	4	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11P W	DEFAULT	4	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11P W	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11P W	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	25				
MD11P W	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	25	1000			

MD11P W	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	205	
MD11P W	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11P W	DEFAULT	5	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11P W	DEFAULT	5	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11P W	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11P W	DEFAULT	6	1	Start	MaksStart	25				
MD11P W	DEFAULT	6	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11P W	DEFAULT	6	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	206	
MD11P W	DEFAULT	6	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11P W	DEFAULT	6	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11P W	DEFAULT	6	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11P W	DEFAULT	6	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD11P W	DEFAULT	7	1	Start	MaksStart	25				
MD11P W	DEFAULT	7	2	Stigning	MaksStart	25	1000			
MD11P W	DEFAULT	7	3	Acceleration	MaksStart	0/EXT		1500	207	
MD11P W	DEFAULT	7	4	Stigning	MaksStigning	0/EXT	2000			
MD11P W	DEFAULT	7	5	Stigning	MaksStigning	0/EXT	3000			
MD11P W	DEFAULT	7	6	Acceleration	MaksStigning	0/RET		1500	250	
MD11P W	DEFAULT	7	7	Stigning	MaksStigning	0/RET	10000			
MD81	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD81	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1434,2	214,1	
MD81	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD81	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1866,9	250	

MD81	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD81	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1346,9	218,7	
MD81	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD81	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1745	250	
MD81	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD81	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1266	223,2	
MD81	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD81	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1643,2	250	
MD81	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD81	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1211,7	226,3	
MD81	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD81	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1577,9	250	
MD81	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD81	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD81	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1169,8	250	
MD81	ICAO_A	1	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			

MD81	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD81	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD81	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1089,3	250	
MD81	ICAO_A	2	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD81	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD81	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1049,8	250	
MD81	ICAO_A	3	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD81	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD81	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		998,8	250	
MD81	ICAO_A	4	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD81	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1434,8	218,8	
MD81	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD81	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1900,5	250	
MD81	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_15				

MD81	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD81	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1345,2	223	
MD81	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD81	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1779,8	250	
MD81	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD81	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1264,5	227,4	
MD81	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD81	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1664,2	250	
MD81	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD81	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_15				
MD81	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD81	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1211,1	230,2	
MD81	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD81	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1594,3	250	
MD81	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD81	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD81	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	INT4		1247,7	216,4	
MD82	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	INT3	3000			
MD82	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1933	250	
MD82	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	T_15				

MD82	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	INT4		1169,5	220,7	
MD82	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	INT3	3000			
MD82	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1805,5	250	
MD82	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	INT4		1099,1	225,1	
MD82	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	INT3	3000			
MD82	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1710,9	250	
MD82	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	INT4		989,5	231,9	
MD82	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	INT3	3000			
MD82	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1563,6	250	
MD82	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	INT4		950,4	234,2	
MD82	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	INT3	3000			
MD82	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1518,1	250	
MD82	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	T_15				

MD82	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD82	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_INT	3000			
MD82	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1200	250	
MD82	ICAO_A	1	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD82	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD82	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1120,6	250	
MD82	ICAO_A	2	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD82	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD82	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1051,4	250	
MD82	ICAO_A	3	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD82	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD82	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		939,4	250	
MD82	ICAO_A	4	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD82	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD82	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		900	250	
MD82	ICAO_A	5	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			

MD82	ICAO_A	5	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1447,7	218,7	
MD82	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD82	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1952,8	250	
MD82	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1360,4	222,9	
MD82	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD82	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1838,2	250	
MD82	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1279,8	227,2	
MD82	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD82	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1732,3	250	
MD82	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1160,8	233,9	
MD82	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD82	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1564,9	250	
MD82	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			

MD82	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD82	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	T_15				
MD82	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD82	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1131,1	236,1	
MD82	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD82	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1522,4	250	
MD82	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD82	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD82	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1319	218,1	
MD83	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		2033,2	250	
MD83	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1239,2	222,2	
MD83	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1921,8	250	
MD83	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1158,7	226,6	
MD83	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1810	250	
MD83	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			

MD83	DEFAULT	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	DEFAULT	3	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1049,7	233,6	
MD83	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1649	250	
MD83	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	DEFAULT	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	DEFAULT	4	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStigning	T_INT		929,7	241,3	
MD83	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1482,4	250	
MD83	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	DEFAULT	5	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	DEFAULT	5	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	ICAO_A	1	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_A	1	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD83	ICAO_A	1	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD83	ICAO_A	1	4	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1269,6	250	
MD83	ICAO_A	1	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_A	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_A	1	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	ICAO_A	2	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_A	2	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD83	ICAO_A	2	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD83	ICAO_A	2	4	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1188,7	250	
MD83	ICAO_A	2	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_A	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_A	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			

MD83	ICAO_A	3	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_A	3	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD83	ICAO_A	3	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD83	ICAO_A	3	4	Acceleration	MaksStigning	T_INT		1109,5	250	
MD83	ICAO_A	3	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_A	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_A	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	ICAO_A	4	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_A	4	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD83	ICAO_A	4	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD83	ICAO_A	4	4	Acceleration	MaksStigning	T_INT		989,8	250	
MD83	ICAO_A	4	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_A	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_A	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	ICAO_A	5	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_A	5	2	Stigning	MaksStart	T_15	1500			
MD83	ICAO_A	5	3	Stigning	MaksStigning	T_15	3000			
MD83	ICAO_A	5	4	Acceleration	MaksStigning	T_INT		880,1	250	
MD83	ICAO_A	5	5	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_A	5	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_A	5	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	ICAO_B	1	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_B	1	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	ICAO_B	1	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1546,8	221,1	
MD83	ICAO_B	1	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	ICAO_B	1	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		2056,2	250	
MD83	ICAO_B	1	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_B	1	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_B	1	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	ICAO_B	2	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_B	2	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	ICAO_B	2	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1462	225,1	

MD83	ICAO_B	2	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	ICAO_B	2	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1941,6	250	
MD83	ICAO_B	2	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_B	2	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_B	2	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	ICAO_B	3	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_B	3	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	ICAO_B	3	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1376,3	229,2	
MD83	ICAO_B	3	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	ICAO_B	3	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1837,5	250	
MD83	ICAO_B	3	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_B	3	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_B	3	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	ICAO_B	4	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_B	4	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	ICAO_B	4	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1249,5	236,1	
MD83	ICAO_B	4	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	ICAO_B	4	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1671,1	250	
MD83	ICAO_B	4	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_B	4	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_B	4	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD83	ICAO_B	5	1	Start	MaksStart	T_15				
MD83	ICAO_B	5	2	Stigning	MaksStart	T_15	1000			
MD83	ICAO_B	5	3	Acceleration	MaksStart	T_INT		1130,3	243,6	
MD83	ICAO_B	5	4	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	3000			
MD83	ICAO_B	5	5	Acceleration	MaksStigning	T_ZERO		1504,9	250	
MD83	ICAO_B	5	6	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	5500			
MD83	ICAO_B	5	7	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	7500			
MD83	ICAO_B	5	8	Stigning	MaksStigning	T_ZERO	10000			
MD9025	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9025	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		2280	194	

MD9025	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9025	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	
MD9025	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MD9025	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9025	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		2150	193	
MD9025	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9025	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	
MD9025	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MD9025	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9025	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		2031	192	
MD9025	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9025	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	
MD9025	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MD9025	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9025	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		1916	191	
MD9025	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9025	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	
MD9025	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MD9025	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9025	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		1840	190	
MD9025	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9025	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	
MD9025	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MD9028	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9028	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		2666	196	
MD9028	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9028	DEFAULT	1	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	

MD9028	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MD9028	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9028	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		2525	194	
MD9028	DEFAULT	2	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9028	DEFAULT	2	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	
MD9028	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MD9028	DEFAULT	3	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	3	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9028	DEFAULT	3	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		2391	193	
MD9028	DEFAULT	3	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9028	DEFAULT	3	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	
MD9028	DEFAULT	3	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MD9028	DEFAULT	4	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	4	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9028	DEFAULT	4	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		2263	192	
MD9028	DEFAULT	4	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9028	DEFAULT	4	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	
MD9028	DEFAULT	4	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MD9028	DEFAULT	5	1	Start	MaksStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	5	2	Stigning	MaksStart	EXT/11	1000			
MD9028	DEFAULT	5	3	Acceleration	MaksStart	RET/0		2180	189	
MD9028	DEFAULT	5	4	Stigning	MaksStigning	RET/0	3000			
MD9028	DEFAULT	5	5	Acceleration	MaksStigning	RET/0		1000	250	
MD9028	DEFAULT	5	6	Stigning	MaksStigning	RET/0	10000			
MU3001	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
MU3001	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	10		1130	142	
MU3001	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	1	1500			
MU3001	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStart	1		1130	200	
MU3001	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
MU3001	DEFAULT	1	6	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1555	250	
MU3001	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			

MU3001	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
MU3001	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
PA30	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15-D				
PA30	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	15-D		415	79	
PA30	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15-D		500	113	
PA30	DEFAULT	1	4	Stigning	MaksStart	ZERO-D	1500			
PA30	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStart	ZERO-D	3000			
PA30	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	5500			
PA30	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	7500			
PA30	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO-D	10000			
PA42	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	ZER-DN				
PA42	DEFAULT	1	2	Acceleration	MaksStart	ZER-DN		1000	118	
PA42	DEFAULT	1	3	Stigning	MaksStart	ZER-DN	1000			
PA42	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	ZERO		1000	154	
PA42	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
PA42	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	4000			
PA42	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	6000			
PA42	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	8000			
PA42	DEFAULT	1	9	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
SD330	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	10				
SD330	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	10	1000			
SD330	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	10		971	117	
SD330	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	INTR		728	137	
SD330	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
SD330	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
SD330	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
SD330	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
SF340	DEFAULT	1	1	Start	MaksStart	15				
SF340	DEFAULT	1	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
SF340	DEFAULT	1	3	Acceleration	MaksStart	15		1821	127	
SF340	DEFAULT	1	4	Acceleration	MaksStigning	5		1366	147	
SF340	DEFAULT	1	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			

SF340	DEFAULT	1	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
SF340	DEFAULT	1	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
SF340	DEFAULT	1	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			
SF340	DEFAULT	2	1	Start	MaksStart	15				
SF340	DEFAULT	2	2	Stigning	MaksStart	15	1000			
SF340	DEFAULT	2	3	Acceleration	MaksStart	15		1450	133	
SF340	DEFAULT	2	4	Acceleration	MaksStigning	5		1088	153	
SF340	DEFAULT	2	5	Stigning	MaksStigning	ZERO	3000			
SF340	DEFAULT	2	6	Stigning	MaksStigning	ZERO	5500			
SF340	DEFAULT	2	7	Stigning	MaksStigning	ZERO	7500			
SF340	DEFAULT	2	8	Stigning	MaksStigning	ZERO	10000			

Tabel I-5: Standardprofiler for stationære punkter

ACFTID	Beskrivelse	Motortype	Antal motorer	Vægtklasse	Ejer-kategori	MGTOW (pund)	MGLW (pund)	Maks. Landings-afstand (fod)	Maks. statisk havets over-flade (pund)	Støj-kapitel	NPD_ID	Effekt-parameter	Spektral-klasse-ID for landing	Spektral-klasse-ID for start	Identifikator for lateral retnings-virkning
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	16950	14940	1696	3367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Propel
707	Boeing 707-120/JT3C	Jet	4	Tung	Kommerciel	302400	188900	6682	10120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vinge
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Jet	4	Tung	Kommerciel	302400	188900	6893	14850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Jet	4	Tung	Kommerciel	334000	247000	5622	19000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Jet	4	Tung	Kommerciel	334000	247000	5622	19000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Vinge
717200	Boeing 717-200/BR715	Jet	2	Stor	Kommerciel	121000	110000	4600	18000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Skrog
720	Boeing 720/JT3C	Jet	4	Stor	Kommerciel	223500	155600	4871	10120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vinge
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Jet	4	Stor	Kommerciel	234000	175000	5717	18000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Jet	3	Stor	Kommerciel	169500	142500	4867	14000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Jet	3	Stor	Kommerciel	217600	163300	5571	11895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Jet	3	Stor	Kommerciel	208000	169000	4922	15500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Jet	3	Stor	Kommerciel	208000	169000	5444	16000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog
727EM1	FEDX 727-100/JT8D	Jet	3	Stor	Kommerciel	169500	142500	4867	14000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Skrog

Formateret: Venstre: 2,54 cm, Højre: 2,54 cm, Top: 2,12 cm, Bund: 1,95 cm, Bredde 29,7 cm, Højde 21 cm, Sidehovedets afstand fra kanten: 1,25 cm, Sidefodens afstand fra kanten: 1,25 cm

	7														
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Jet	3	Stor	Kommerciel	208000	169000	4922	15500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Skrog
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Jet	3	Stor	Kommerciel	208000	169000	4922	15500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Jet	3	Stor	Kommerciel	169500	142500	4867	14000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Jet	3	Stor	Kommerciel	191000	160000	5444	14500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Jet	3	Stor	Kommerciel	169000	142500	4448	15380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Skrog
737	Boeing 737/JT8D-9	Jet	2	Stor	Kommerciel	109000	98000	3900	14500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Vinge
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Jet	2	Stor	Kommerciel	135000	114000	4580	20000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vinge
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Jet	2	Stor	Kommerciel	139500	114000	4580	22000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vinge
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Jet	2	Stor	Kommerciel	150000	124000	5062	23500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vinge
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Jet	2	Stor	Kommerciel	133500	111000	4551	20000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vinge
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Jet	2	Stor	Kommerciel	154500	129200	4445	24000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Vinge
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Jet	2	Stor	Kommerciel	174200	146300	5435	26300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Vinge
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Jet	2	Stor	Kommerciel	124000	107000	4244	16000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Vinge
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Jet	2	Stor	Kommerciel	124000	107000	4244	16000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Vinge
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Jet	2	Stor	Kommerciel	109000	98000	3900	14500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Vinge

737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Jet	2	Stor	Kommerciel	109000	98000	3900	14500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Vinge
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Jet	4	Tung	Kommerciel	733000	516600	5727	33042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Vinge
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Jet	4	Tung	Kommerciel	733000	564000	6200	45500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vinge
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Jet	4	Tung	Kommerciel	775000	564000	6200	45500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vinge
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Jet	4	Tung	Kommerciel	785000	564000	6200	46300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Vinge
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Jet	4	Tung	Kommerciel	800000	630000	6200	53000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Vinge
747400	Boeing 747-400/PW4056	Jet	4	Tung	Kommerciel	875000	652000	6989	56800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Vinge
7478	Boeing 747-8F/GENX-2B67	Jet	4	Tung	Kommerciel	987000	757000	7900	68000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Vinge
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Jet	4	Tung	Kommerciel	702000	475000	5911	45500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vinge
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Jet	2	Stor	Kommerciel	275000	224000	5651	43100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Vinge
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Jet	2	Stor	Kommerciel	255000	210000	4790	38300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Vinge
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Jet	2	Stor	Kommerciel	255000	210000	4640	40100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Vinge
767300	Boeing 767-300/PW4060	Jet	2	Tung	Kommerciel	407000	320000	4710	60000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vinge
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Jet	2	Tung	Kommerciel	450000	340000	6000	58685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Vinge
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Jet	2	Tung	Kommerciel	315500	270000	4700	48000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vinge
767JT9	Boeing 767	Jet	2	Tung	Kommerciel	351000	270000	4744	48000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vinge

	200/JT9D-7R4D														
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Jet	2	Tung	Kommerciel	656000	470000	4450	90000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Vinge
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Jet	2	Tung	Kommerciel	660000	524000	6012	77000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Vinge
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Jet	2	Tung	Kommerciel	775000	554000	5805	115000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Vinge
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Jet	2	Tung	Kommerciel	502500	380000	5090	70000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Vinge
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Jet	2	Tung	Kommerciel	378533	308647	4735	58000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Vinge
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Jet	2	Tung	Kommerciel	364000	295000	5367	52500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Vinge
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Jet	2	Tung	Kommerciel	346126	273373	4682	53500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Vinge
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Jet	2	Stor	Kommerciel	166449	137789	4364	22000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Vinge
A320-211	Airbus A320-211/CFM56-5A1	Jet	2	Stor	Kommerciel	169756	142198	4753	25000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Vinge
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Jet	2	Stor	Kommerciel	169756	145505	4917	26500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Vinge
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Jet	2	Stor	Kommerciel	196211	166449	5587	30000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Vinge
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Jet	2	Tung	Kommerciel	478400	383604	5966	67500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Vinge
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Jet	2	Tung	Kommerciel	513677	412264	5512	71100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Vinge
A340-211	Airbus A340-211/CFM56-5C2	Jet	4	Tung	Kommerciel	573200	399036	5900	31200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Vinge
A340-642	Airbus A340-642/RR	Jet	4	Tung	Kommerciel	804687	564383	6919	56000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Vinge

	Trent 556														
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Jet	4	Tung	Kommerciell	1254430	862007	6752	70000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Vinge
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Jet	4	Tung	Kommerciell	1254430	862007	6837	70000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Vinge
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Jet	2	Stor	Kommerciell	89600	82000	4449	11400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Jet	4	Stor	Kommerciell	93000	81000	3770	6970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Vinge
BAE300	BAe 300/ALF502R-5	Jet	4	Stor	Kommerciell	97500	84500	3960	6970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Vinge
BEC58P	Raytheon BARON 58P/TS10-520-L	Stempelmotor	2	Lille	Almindelig luftfart	6100	6100	2733	779	0	TSIO52	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Propel
CIT3	Cessna Citation III/TFE731-3-100S	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	20000	17000	2770	3650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Skrog
CL600	Canadair 600/ALF502L	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	36000	33000	3300	7500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Skrog
CL601	Canadair 601/CF34-3A	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	43100	36000	3550	9220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Skrog
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig luftfart	2450	2450	1695	436	0	IO360L	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Propel
CNA182	Cessna 182H / Continental O-470-R	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig luftfart	2800	2800	1544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Propel
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig luftfart	3600	3600	1880	798	0	IO540	Other (RPM)	215	109	Propel
CNA208	Cessna 208 / PT6A-114	Turbopropel	1	Lille	Almindelig luftfart	8750	8500	1740	2300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Propel
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig luftfart	3600	3600	1880	825	0	TIO540	Other (RPM)	215	109	Propel

	TIO-540-AJ1A															
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbopropel	2	Lille	Kommerciel	9900	9400	1939	1535	0	TPE331	CNT (% of Max Static Thrust)	210	111	Propel	
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	14700	14000	3050	2500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Skrog	
CNA510	Cessna Mustang Model 510 / PW615F	Jet	2	Lille	Kommerciel	8645	7200	3010	1466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Skrog	
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Jet	2	Lille	Kommerciel	16950	15500	3010	3600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Skrog	
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	14800	13500	3010	2863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Skrog	
CNA560E	Cessna Citation Encore 560 / PW535A	Jet	2	Lille	Kommerciel	16300	13680	3000	3313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Skrog	
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560 / JT15D-5D	Jet	2	Lille	Kommerciel	16300	13680	2700	3029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Skrog	
CNA560XL	Cessna Citation Excel 560 / PW545A	Jet	2	Lille	Kommerciel	20000	16830	3000	3824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Skrog	
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680 / PW306C	Jet	2	Lille	Kommerciel	30000	24390	3010	5749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Skrog	
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	35700	31800	3500	6407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Skrog	
CONCRD	Concorde/OLY593	Jet	4	Tung	Kommerciel	400000	245000	10600	38100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Vinge	
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Jet	2	Stor	Kommerciel	82500	73500	5779	13525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Skrog	
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Jet	2	Stor	Kommerciel	84500	75100	5680	13525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Skrog	
CVR580	Convair CV-580/ALL	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	58000	52000	4256	8100	0	501D13	CNT (% of Max Static	214	112	Propel	

	501-D15											Thrust)			
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Jet	3	Tung	Kommerciel	455000	363000	5820	40000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vinge
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Jet	3	Tung	Kommerciel	572000	403000	5418	53200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vinge
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Jet	3	Tung	Kommerciel	555000	403000	6020	49400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vinge
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Stempelmotor	2	Stor	Kommerciel	28000	24500	2222	3120	0	2R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Propel
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Stempelmotor	4	Stor	Kommerciel	106000	95000	3010	4180	0	4R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Propel
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Jet	4	Tung	Kommerciel	317600	194400	6527	11850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vinge
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Jet	4	Tung	Kommerciel	325000	240000	5400	18000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Jet	4	Tung	Kommerciel	355000	275000	5310	19000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vinge
DC870	Douglas DC-8-70/CFM56-2C-5	Jet	4	Tung	Kommerciel	355000	258000	6500	22000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Vinge
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Jet	4	Tung	Kommerciel	355000	275000	5310	19000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Vinge
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Jet	2	Stor	Kommerciel	90700	81700	5030	14000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Jet	2	Stor	Kommerciel	114000	102000	4680	14500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Skrog
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Jet	2	Stor	Kommerciel	114000	102000	4680	14500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Skrog
DC950	McDonnell Douglas	Jet	2	Stor	Kommerciel	121000	110000	4880	16000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog

	DC-9-50/JT8D-17															
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Tungweight hushkit	Jet	2	Stor	Kommerciel	121000	110000	4880	16000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Skrog	
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Jet	2	Stor	Kommerciel	90700	81700	5030	14000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog	
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Jet	2	Stor	Kommerciel	114000	102000	4680	14500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Skrog	
DHC6	De Havilland DASH 6/PT6A-27	Turbopropel	2	Lille	Kommerciel	12500	12300	1500	2000	0	PT6A27	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Propel	
DHC6QP	De Havilland DASH 6/PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbopropel	2	Lille	Kommerciel	12500	12300	1500	2000	0	RAISQP	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Propel	
DHC7	De Havilland DASH 7/PT6A-50	Turbopropel	4	Stor	Kommerciel	41000	39000	2150	2850	3	PT6A50	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Propel	
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	34500	33900	3000	4750	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Propel	
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	43000	42000	3500	4918	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Propel	
DO228	Dornier 228-202 / TPE 311-5	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	13669	13448	2375	2240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Propel	
DO328	Dornier 328-100 / PW119C	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	30843	29167	3825	6745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Propel	
ECLIPSE500	Eclipse 500 / PW610F	Jet	2	Lille	Almindelig luftfart	6000	5600	2389	1031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Skrog	
EMB120	Embraer 120 ER / Pratt & Whitney PW118	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	26433	25794	5571	4000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Propel	

EMB145	Embraer 145 ER Allison AE3007	Jet	2	Stor	Kommerciel	45420	41230	4232	7500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Skrog
EMB14L	Embraer 145 LR Allison AE3007A1	Jet	2	Stor	Kommerciel	48500	42550	4232	7500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Skrog
EMB170	Embraer ERJ170-100	Jet	2	Stor	Kommerciel	82012	72312	4029	13800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Vinge
EMB175	Embraer ERJ170-200	Jet	2	Stor	Kommerciel	85517	74957	4130	13800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Vinge
EMB190	Embraer ERJ190-100	Jet	2	Stor	Kommerciel	114199	97003	4081	18500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Vinge
EMB195	Embraer ERJ190-200	Jet	2	Stor	Kommerciel	115280	100972	4183	18500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Vinge
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Jet	2	Stor	Kommerciel	95000	85500	4560	13900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Skrog
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Jet	2	Stor	Kommerciel	98000	88000	4704	15100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Skrog
F28MK2	Fokker F-28-2000/RB183MK555	Jet	2	Stor	Kommerciel	65000	59000	3540	9850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Skrog
F28MK4	Fokker F-28-4000/RB183MK555	Jet	2	Stor	Kommerciel	73000	64000	3546	9900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Skrog
FAL20	Dassault FALCON 20/CF700-2D-2	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	28700	27300	2490	4500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Skrog
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	64800	58500	3200	11400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Skrog
GIIB	Gulfstream GIIB/GIIB-SPEY 511-8	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	69700	58500	3250	11400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Skrog
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	74600	66000	3190	13850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Skrog
GV	Gulfstream GV/BR 710	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	90500	75300	2760	14750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Skrog
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/DART MK532-2	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	46500	43000	3360	5150	2	RD532	CNT (% of Max Static Thrust)	212	110	Propel

IA1125	IAI-1125 ASTRA/TFE731-3A	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	23500	20700	3689	3700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Skrog
L1011	Lockheed Martin L- 1011/RB211-22B	Jet	3	Tung	Kommerciel	430000	358000	5693	42000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Vinge
L10115	Lockheed Martin L- 1011-500/RB211- 224B	Jet	3	Tung	Kommerciel	510000	368000	6800	50000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Vinge
L188	Lockheed 188C/ALL 501-D13	L-Turbopropel	4	Stor	Kommerciel	116000	98100	4960	8000	0	T56A7	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Propel
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	15000	13500	2620	2950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Skrog
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	18300	15300	3076	3500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Skrog
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Jet	3	Tung	Kommerciel	682400	433300	5131	61500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Vinge
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Jet	3	Tung	Kommerciel	682400	433300	4681	60000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Vinge
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Jet	2	Stor	Kommerciel	140000	128000	4860	19300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Skrog
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Jet	2	Stor	Kommerciel	149500	130000	4920	20900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Skrog
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Jet	2	Stor	Kommerciel	160000	139500	5200	21700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Skrog
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Jet	2	Stor	Kommerciel	156000	142000	3000	25000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Skrog
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Jet	2	Stor	Kommerciel	156000	142000	3000	28000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Skrog
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	14100	13200	2800	2500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Skrog
PA28	Piper Warrior PA-28	Stempelmotor	1	Lille	Almindelig	2325	2325	1695	400	0	O320D3	Other	213	113	Propel

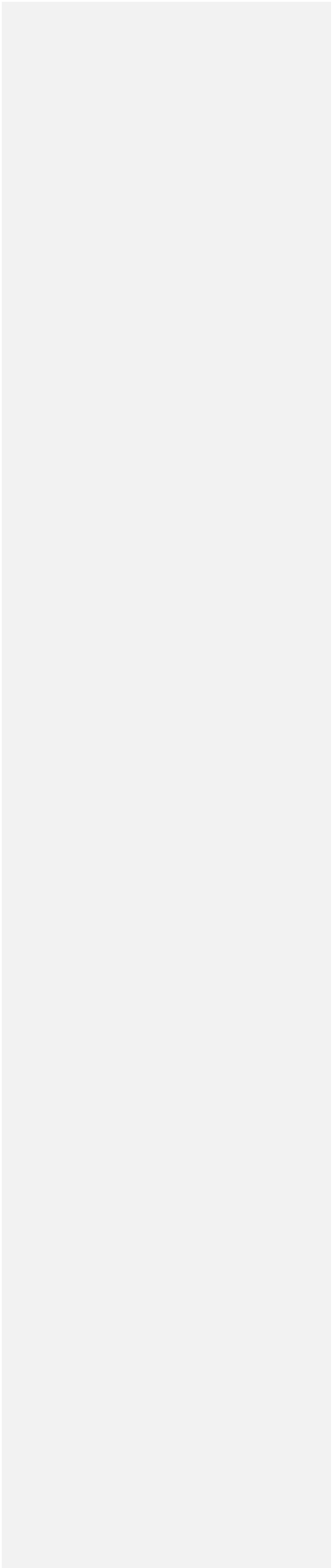
	161/O-320-D3G				luftfart							(RPM)			
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Stempelmotor	2	Lille	Almindelig luftfart	3600	3600	1654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Propel
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Stempelmotor	2	Lille	Almindelig luftfart	7000	7000	1850	1481	0	TIO542	Other (RPM)	213	109	Propel
PA42	Piper PA-42 / PT6A- 41	Turbopropel	2	Lille	Almindelig luftfart	11200	10330	3300	1800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Propel
SABR80	NA Sabreliner 80	Jet	2	Stor	Almindelig luftfart	33720	27290	2490	3962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Skrog
SD330	Short SD3-30/PT6A- 45AR	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	22900	22600	3650	2670	3	PT6A45	CNT (% of Max Static Thrust)	211	109	Propel
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbopropel	2	Stor	Kommerciel	27300	26500	3470	4067	3	CT75	CNT (% of Max Static Thrust)	211	110	Propel

Tabel I-6: Standardvægte

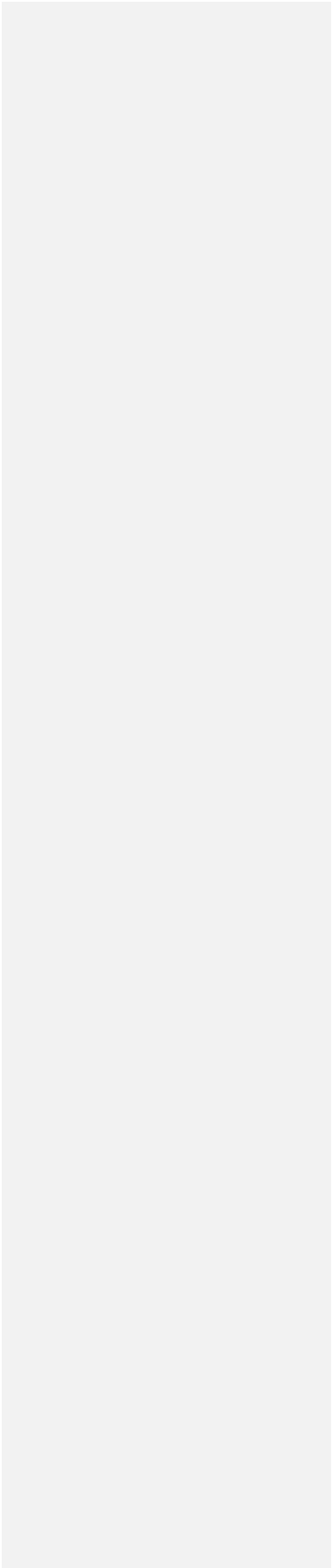
ACFTID	Etapelængde	Vægt (pund)
1900D	1	15500
1900D	2	16950
707	1	175000
707	2	185000
707	3	200000
707	4	220000
707	5	245000
707	6	257000
707120	1	175000
707120	2	185000
707120	3	200000
707120	4	220000
707120	5	245000
707120	6	257000
707320	1	214000
707320	2	228000
707320	3	240000
707320	4	260000
707320	5	286000
707320	6	312000
707320	7	330000
707QN	1	214000
707QN	2	228000
707QN	3	240000
707QN	4	260000
707QN	5	286000
707QN	6	312000

707QN	7	330000
717200	1	94900
717200	2	99700
717200	3	104900
717200	4	110400
717200	5	112700
717200	6	121000
720	1	145000
720	2	155000
720	3	165000
720	4	180000
720	5	190000
720B	1	165000
720B	2	175000
720B	3	185000
720B	4	200000
720B	5	210000
727100	1	136000
727100	2	143000
727100	3	150000
727100	4	158000
727200	1	152000
727200	2	163000
727200	3	174000
727200	4	185000
727D15	1	156000
727D15	2	164000
727D15	3	175000
727D15	4	189000
727D15	5	204000
727D17	1	157000
727D17	2	169000

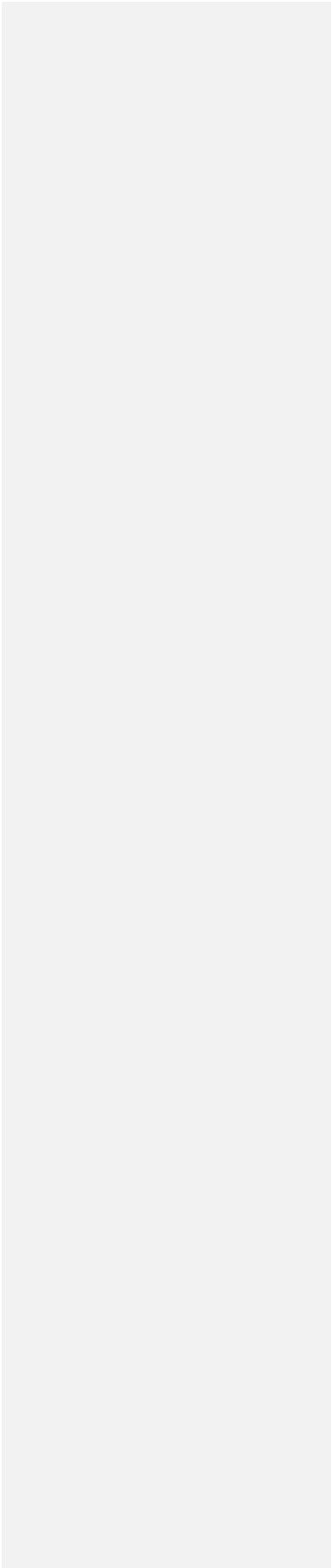
727D17	3	180000
727D17	4	189000
727EM1	1	136000
727EM1	2	143000
727EM1	3	150000
727EM1	4	158000
727EM2	1	156000
727EM2	2	164000
727EM2	3	175000
727EM2	4	189000
727EM2	5	204000
727Q15	1	156000
727Q15	2	164000
727Q15	3	175000
727Q15	4	189000
727Q15	5	204000
727Q7	1	136000
727Q7	2	143000
727Q7	3	150000
727Q7	4	158000
727Q9	1	156000
727Q9	2	168000
727Q9	3	180000
727Q9	4	191000
727QF	1	136000
727QF	2	143000
727QF	3	150000
727QF	4	158000
737	1	82000
737	2	85000
737	3	92000
737	4	100000



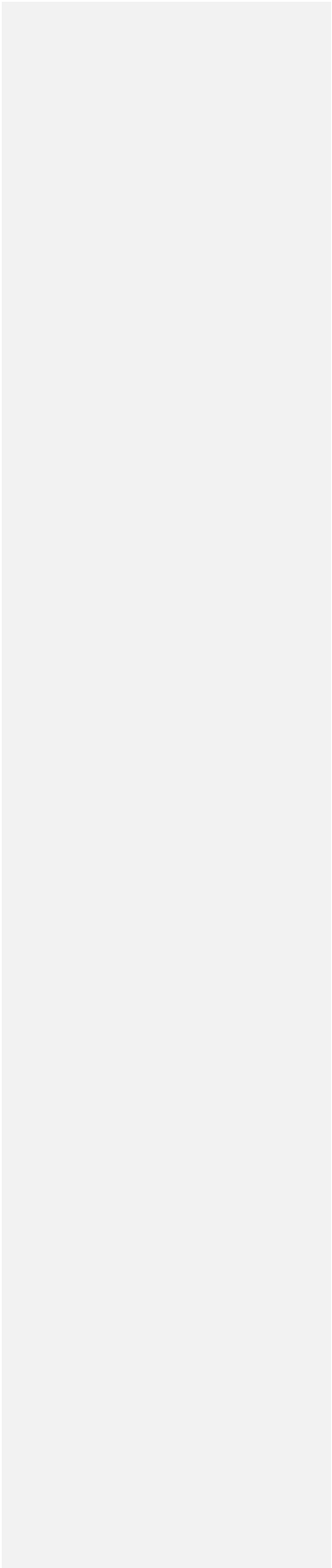
737300	1	108800
737300	2	114100
737300	3	119900
737300	4	131800
7373B2	1	108800
7373B2	2	114100
7373B2	3	119900
7373B2	4	131800
7373B2	M	139500
737400	1	115800
737400	2	121400
737400	3	127700
737400	4	138200
737400	M	150000
737500	1	103400
737500	2	108500
737500	3	114100
737500	4	125700
737500	5	126900
737500	M	128500
737700	1	120000
737700	2	125000
737700	3	130300
737700	4	141100
737700	5	154400
737700	6	154500
737800	1	133300
737800	2	139200
737800	3	145500
737800	4	156700
737800	5	167600
737800	6	172300



737D17	1	90000
737D17	2	95000
737D17	3	100000
737D17	4	105000
737N17	1	90000
737N17	2	95000
737N17	3	100000
737N17	4	105000
737N9	1	82000
737N9	2	85000
737N9	3	92000
737N9	4	100000
737QN	1	82000
737QN	2	85000
737QN	3	92000
737QN	4	100000
747100	1	475000
747100	2	495000
747100	3	520000
747100	4	550000
747100	5	625000
747100	6	635000
74710Q	1	475000
74710Q	2	495000
74710Q	3	520000
74710Q	4	550000
74710Q	5	625000
74710Q	6	635000
747200	1	525000
747200	2	545000
747200	3	565000
747200	4	610000



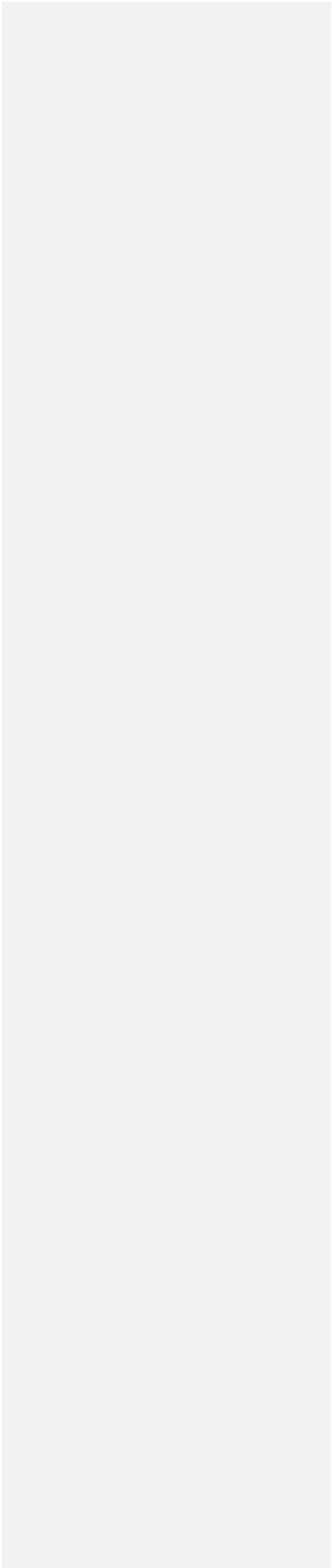
747200	5	665000
747200	6	725000
747200	7	775000
74720A	1	475000
74720A	2	500000
74720A	3	520000
74720A	4	560000
74720A	5	610000
74720A	6	675000
74720A	7	725000
74720B	1	525000
74720B	2	545000
74720B	3	565000
74720B	4	610000
74720B	5	665000
74720B	6	725000
74720B	7	775000
747400	1	545000
747400	2	563800
747400	3	583100
747400	4	621500
747400	5	669500
747400	6	720900
747400	7	776600
747400	8	836200
747400	9	875000
7478	1	671100
7478	2	691200
7478	3	713300
7478	4	752400
7478	5	801000
7478	6	853400



7478	7	909300
7478	8	969000
7478	9	987000
747SP	1	400000
747SP	2	422000
747SP	3	443000
747SP	4	475000
747SP	5	518000
747SP	6	560000
747SP	7	625000
757300	1	203900
757300	2	212700
757300	3	222100
757300	4	239100
757300	5	260700
757300	6	269400
757PW	1	183200
757PW	2	190000
757PW	3	197500
757PW	4	212600
757PW	5	230900
757PW	6	243200
757PW	7	255000
757RR	1	183900
757RR	2	191200
757RR	3	199100
757RR	4	215200
757RR	5	234800
757RR	6	243200
757RR	7	255000
767300	1	265000
767300	2	275500

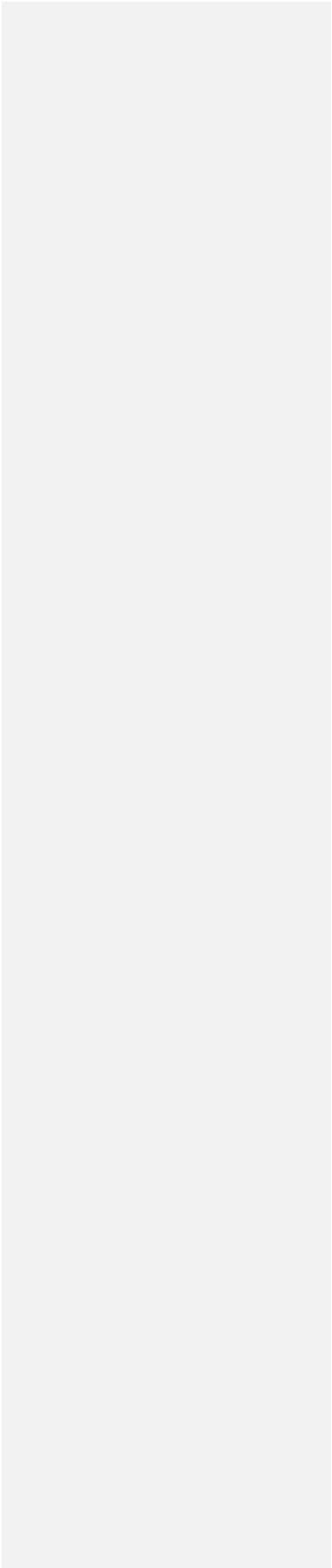
767300	3	286400
767300	4	305700
767300	5	330000
767300	6	355900
767300	7	367700
767400	1	288818
767400	2	299037
767400	3	310125
767400	4	329861
767400	5	354427
767400	6	380906
767400	7	422420
767CF6	1	227000
767CF6	2	236000
767CF6	3	245300
767CF6	4	261400
767CF6	5	281600
767CF6	6	303300
767CF6	7	315500
767JT9	1	228500
767JT9	2	237600
767JT9	3	247000
767JT9	4	263600
767JT9	5	284600
767JT9	6	306900
767JT9	7	317100
777200	1	429900
777200	2	442400
777200	3	456100
777200	4	483100
777200	5	516400
777200	6	551700

777200	7	589400
777200	8	629500
777200	9	656000
777300	1	435100
777300	2	449700
777300	3	465300
777300	4	493100
777300	5	527700
777300	6	564500
777300	7	636100
7773ER	1	503600
7773ER	2	519100
7773ER	3	536100
7773ER	4	565800
7773ER	5	602700
7773ER	6	642600
7773ER	7	684500
7773ER	8	728900
7773ER	9	775000
7878R	1	343400
7878R	2	353200
7878R	3	363900
7878R	4	382600
7878R	5	405700
7878R	6	430100
7878R	7	455900
7878R	8	483600
7878R	9	502500
A300-622R	1	278700
A300-622R	2	290300
A300-622R	3	302400
A300-622R	4	324100



A300-622R	5	353300
A300-622R	6	378500
A300B4-203	1	262000
A300B4-203	2	280000
A300B4-203	3	295000
A300B4-203	4	324000
A300B4-203	5	357000
A310-304	1	243300
A310-304	2	253000
A310-304	3	262900
A310-304	4	280700
A310-304	5	304400
A310-304	6	346100
A319-131	1	125900
A319-131	2	131000
A319-131	3	136500
A319-131	4	146100
A319-131	5	166400
A320-211	1	133400
A320-211	2	139200
A320-211	3	145200
A320-211	4	155900
A320-211	5	169800
A320-232	1	132900
A320-232	2	138500
A320-232	3	144200
A320-232	4	154300
A320-232	5	172000
A321-232	1	156800
A321-232	2	163300
A321-232	3	170000
A321-232	4	182100

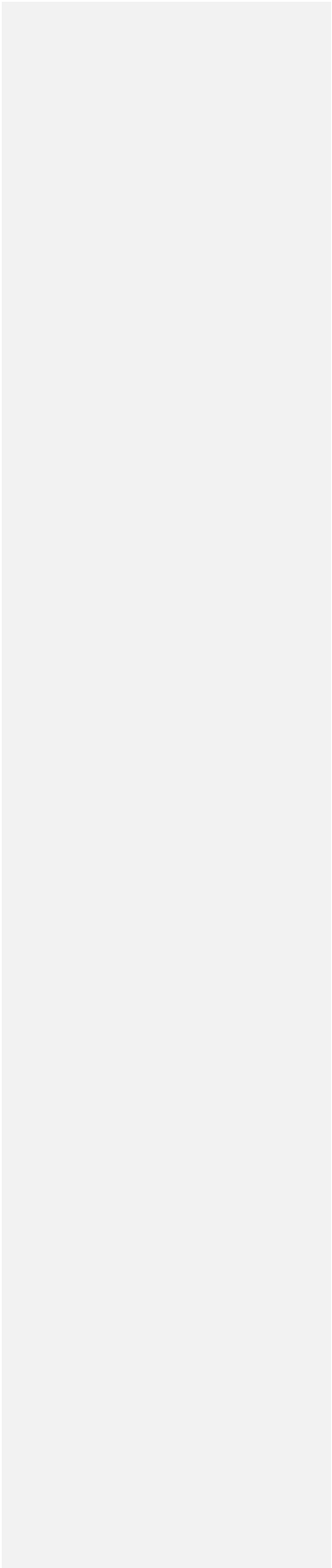
A321-232	5	206100
A330-301	1	367000
A330-301	2	378500
A330-301	3	390500
A330-301	4	411700
A330-301	5	439200
A330-301	6	469100
A330-301	7	478400
A330-343	1	369200
A330-343	2	380800
A330-343	3	392900
A330-343	4	414300
A330-343	5	441900
A330-343	6	472000
A330-343	7	513700
A340-211	1	369500
A340-211	2	381600
A340-211	3	394100
A340-211	4	416600
A340-211	5	446000
A340-211	6	477600
A340-211	7	573200
A340-642	1	524100
A340-642	2	540700
A340-642	3	557800
A340-642	4	588000
A340-642	5	628600
A340-642	6	671300
A340-642	7	811300
A380-841	1	799160
A380-841	2	822921
A380-841	3	847265



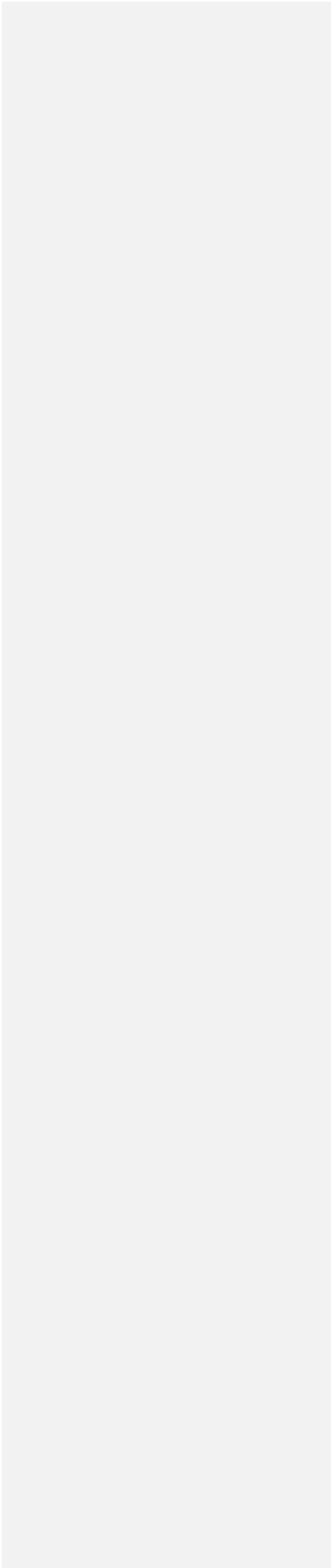
A380-841	4	890164
A380-841	5	945893
A380-841	6	1006106
A380-841	7	1066266
A380-841	8	1254430
A380-861	1	798928
A380-861	2	822613
A380-861	3	846941
A380-861	4	889750
A380-861	5	943737
A380-861	6	1003582
A380-861	7	1066266
A380-861	8	1254430
BAC111	1	74000
BAC111	2	79000
BAC111	3	85000
BAE146	1	76000
BAE146	2	84000
BAE146	3	91000
BAE300	1	80000
BAE300	2	88000
BAE300	3	96000
BEC58P	1	5500
CIT3	1	20000
CL600	1	36000
CL601	1	43100
CNA172	1	2450
CNA182	1	2800
CNA206	1	3000
CNA206	2	3300
CNA206	3	3600
CNA208	1	8750

CNA20T	1	3000
CNA20T	2	3300
CNA20T	3	3600
CNA441	1	9850
CNA500	1	14700
CNA510	1	8645
CNA525C	1	16950
CNA55B	1	14800
CNA560E	1	16300
CNA560U	1	16300
CNA560XL	1	20000
CNA680	1	30000
CNA750	1	35700
CONCRD	1	340000
CONCRD	2	340000
CONCRD	3	375000
CONCRD	4	375000
CONCRD	5	400000
CONCRD	6	400000
CRJ9-ER	1	67500
CRJ9-ER	2	71000
CRJ9-ER	3	75000
CRJ9-ER	4	80000
CRJ9-ER	5	82500
CRJ9-LR	1	65500
CRJ9-LR	2	69000
CRJ9-LR	3	73000
CRJ9-LR	4	78000
CRJ9-LR	5	84500
CVR580	1	49000
CVR580	2	54000
CVR580	3	58000

DC1010	1	325000
DC1010	2	340000
DC1010	3	360000
DC1010	4	390000
DC1010	5	420000
DC1010	6	450000
DC1030	1	375000
DC1030	2	390000
DC1030	3	405000
DC1030	4	436000
DC1030	5	476000
DC1030	6	517000
DC1030	7	561000
DC1040	1	364000
DC1040	2	379000
DC1040	3	393000
DC1040	4	423000
DC1040	5	462000
DC1040	6	502000
DC1040	7	544000
DC3	1	24000
DC3	2	26000
DC3	3	28000
DC6	1	85000
DC6	2	95000
DC6	3	105000
DC820	1	180000
DC820	2	190000
DC820	3	205000
DC820	4	225000
DC820	5	250000
DC820	6	270000



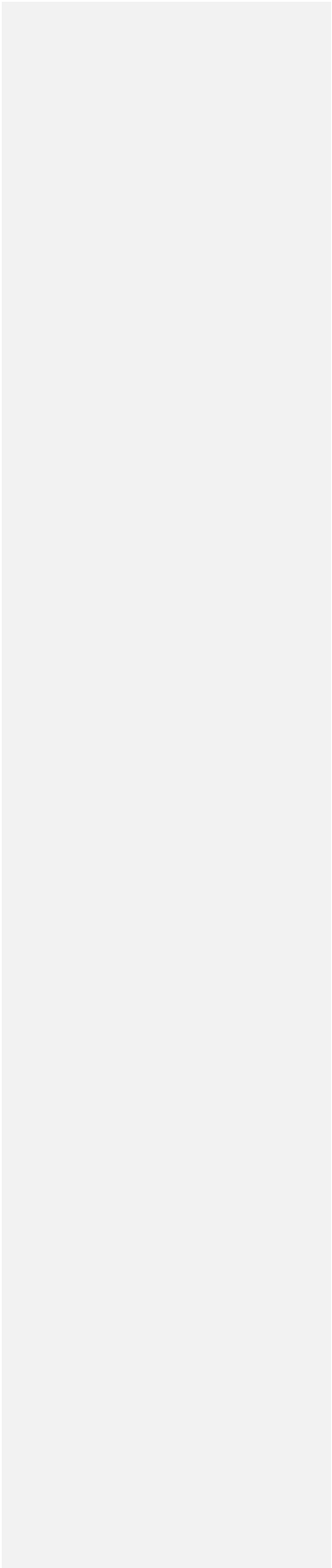
DC850	1	185000
DC850	2	195000
DC850	3	210000
DC850	4	230000
DC850	5	255000
DC850	6	275000
DC860	1	220000
DC860	2	230000
DC860	3	245000
DC860	4	265000
DC860	5	290000
DC860	6	305000
DC860	7	325000
DC870	1	220000
DC870	2	230000
DC870	3	245000
DC870	4	265000
DC870	5	290000
DC870	6	305000
DC870	7	325000
DC8QN	1	220000
DC8QN	2	230000
DC8QN	3	245000
DC8QN	4	265000
DC8QN	5	290000
DC8QN	6	305000
DC8QN	7	325000
DC910	1	70000
DC910	2	78000
DC910	3	85000
DC930	1	93500
DC930	2	103000



DC930	3	112000
DC93LW	1	93500
DC93LW	2	103000
DC93LW	3	112000
DC950	1	100000
DC950	2	107000
DC950	3	115000
DC95HW	1	100000
DC95HW	2	107000
DC95HW	3	115000
DC9Q7	1	70000
DC9Q7	2	78000
DC9Q7	3	85000
DC9Q9	1	93500
DC9Q9	2	103000
DC9Q9	3	112000
DHC6	1	12500
DHC6QP	1	12500
DHC7	1	38950
DHC8	1	31000
DHC830	1	38700
DO228	1	13669
DO328	1	30843
ECLIPSE500	1	5500
ECLIPSE500	2	5891
ECLIPSE500	3	6000
EMB120	1	22475
EMB145	1	35500
EMB145	2	39500
EMB145	3	41800
EMB145	4	44000
EMB14L	1	35275

EMB14L	2	39675
EMB14L	3	41900
EMB14L	4	44100
EMB14L	5	46300
EMB14L	6	48500
EMB170	1	63070
EMB170	2	66599
EMB170	3	70484
EMB175	1	65698
EMB175	2	69459
EMB175	3	73518
EMB190	1	83520
EMB190	2	87757
EMB190	3	92363
EMB190	4	100656
EMB195	1	87096
EMB195	2	91558
EMB195	3	96388
EMB195	4	105138
F10062	1	78000
F10062	2	86000
F10062	3	93000
F10065	1	80000
F10065	2	88000
F10065	3	96000
F28MK2	1	58000
F28MK2	2	64000
F28MK4	1	61000
F28MK4	2	66000
F28MK4	3	73000
FAL20	1	28660
GII	1	56000

GIIIB	1	59245
GIV	1	63410
GV	1	76925
HS748A	1	46500
IA1125	1	23500
L1011	1	330000
L1011	2	340000
L1011	3	355000
L1011	4	370000
L1011	5	400000
L1011	6	430000
L10115	1	345000
L10115	2	355000
L10115	3	370000
L10115	4	385000
L10115	5	413000
L10115	6	441000
L10115	7	470000
L188	1	93000
L188	2	102000
L188	3	115000
LEAR25	1	15000
LEAR35	1	18300
MD11GE	1	395000
MD11GE	2	410000
MD11GE	3	425000
MD11GE	4	460000
MD11GE	5	495000
MD11GE	6	535000
MD11GE	7	580000
MD11PW	1	395000
MD11PW	2	410000



MD11PW	3	425000
MD11PW	4	460000
MD11PW	5	495000
MD11PW	6	535000
MD11PW	7	580000
MD81	1	120680
MD81	2	127804
MD81	3	135134
MD81	4	140000
MD82	1	120383
MD82	2	127379
MD82	3	134584
MD82	4	145838
MD82	5	149500
MD83	1	121555
MD83	2	128361
MD83	3	135456
MD83	4	147079
MD83	5	160000
MD9025	1	131021
MD9025	2	137490
MD9025	3	144181
MD9025	4	151107
MD9025	5	156000
MD9028	1	131021
MD9028	2	137490
MD9028	3	144181
MD9028	4	151107
MD9028	5	156000
MU3001	1	14100
PA28	1	2325
PA30	1	3600

PA31	1	7000
PA42	1	11200
SABR80	1	28660
SD330	1	21800
SF340	1	24548
SF340	2	27275

Tabel I-7: Koefficienter for jetmotorer

ACFTID	Kraftindikator	E (pund)	F (pund/knob)	Ga (knob/fo d)	Gb (knob/fo d ²)	H (knob/°C)	K1 (knob/EP R)	K2 (pund/EP R ²)	K3 (pund/(N1/√θ))	K4 (pund/(N1/√θ) ²)
1900D	MaksStigning	2548,8	-6,7075	-0,014	0	-0,72				
1900D	MaksStart	3374,6	-9,6869	-0,0046	0	-0,504				
707320	Generel	-25447,4	-6,79039	-0,01775	0	0	33299,8	-5817		
707320	MaksStigning	15943,8	-13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707320	MaksStart	18044,7	-15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
707QN	Generel	-25447,4	-6,79039	-0,01775	0	0	33299,8	-5817		
707QN	MaksStigning	15943,8	-13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707QN	MaksStart	18044,7	-15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
717200	MaksStigning	15541,5	-17,8282	0,253495	0	0				
717200	MaksStigningHøjTemp	22232	-18,025	-0,201	0	-218				
717200	MaksStart	17542,7	-19,588	0,234981	0	0				
717200	MaksStartHøjTemp	22280,7	-19,819	-0,097	0	-154,5				
720B	Generel	-27419,9	-5,81791	-0,01175	0	0	35654,5	-6560,9		
720B	MaksStigning	14540,1	-13,4149	0,121548	1,78264E-06	0				
720B	MaksStart	16768,6	-15,471	0,140178	2,0559E-06	0				
727100	Generel	-14205,5	-4,53212	0	0	0	16602,8	-1403,02		
727100	MaksStigning	12029,2	-7,99864	-0,05203	5,44617E-06	0				
727100	MaksStart	13218,9	-8,78972	-0,05717	5,9848E-06	0				
727D15	Generel	-14773,7	-5,09534	0	0	0	17717,3	-1845,07		

727D15	MaksStigning	14249,6	-8,103	-0,0436	0	-103				
727D15	MaksStart	14935,3	-7,459	0,3337	0	-14,78				
727D15	MaksStartHøjTemp	15524,3	-7,066	0	0	-32,38				
727D17	Generel	-14773,7	-5,09534	0	0	0	17717,3	-1845,07		
727D17	MaksStigning	13812,7	-7,52948	0,207702	-0,000025939	0				
727D17	MaksStart	15519,8	-8,46009	0,233373	-0,000029145	0				
727EM1	MaksStigning	12029,2	-7,99864	-0,05203	5,44617E-06	0				
727EM1	MaksStart	13218,9	-8,78972	-0,05717	5,9848E-06	0				
727EM2	Generel	-14773,7	-5,09534	0	0	0	17717,3	-1845,07		
727EM2	MaksStigning	14249,6	-8,103	-0,0436	0	-103				
727EM2	MaksStart	14935,3	-7,459	0,3337	0	-14,78				
727EM2	MaksStartHøjTemp	15524,3	-7,066	0	0	-32,38				
727Q15	Generel	-14773,7	-5,09534	0	0	0	17717,3	-1845,07		
727Q15	MaksStigning	14249,6	-8,103	-0,0436	0	-103				
727Q15	MaksStart	14935,3	-7,459	0,3337	0	-14,78				
727Q15	MaksStartHøjTemp	15524,3	-7,066	0	0	-32,38				
727Q7	Generel	-14205,5	-4,53212	0	0	0	16602,8	-1403,02		
727Q7	MaksStigning	12029,2	-7,99864	-0,05203	5,44617E-06	0				
727Q7	MaksStart	13218,9	-8,78972	-0,05717	5,9848E-06	0				
727Q9	Generel	-14095,4	-4,77532	0	0	0	16666,2	-1490,42		
727Q9	MaksStigning	12746,2	-8,11613	-0,00049	-4,53384E-06	0				
727Q9	MaksStart	13705,6	-8,72702	-0,00053	-4,8751E-06	0				
727QF	Generel	-10908	-23,3571	-0,0723	-0,00000138	0	10929,8	2380,86		
727QF	MaksStigning	11266	-9,335	0,169297	-4,70391E-06	0				
727QF	MaksStartHøjTemp	13966	-9,335	0	0	-90				
727QF	MaksKonstHøjTemp	14687	-9,335	0	0	-90				
727QF	MaksKonstant	11987	-9,335	0,158001	-4,70391E-06	0				
727QF	MaksStart	14100	-12,25	0,1495	-0,00001175	0				
727QF	MaksStartHøjTemp	16800	-12,25	0	0	-90				
737	Generel	-14095,4	-4,77532	0	0	0	16666,2	-1490,42		
737	MaksStigning	12740,1	-7,93589	-0,02662	-4,2762E-07	0				
737	MaksStart	13847,9	-8,62596	-0,02894	-4,648E-07	0				

737300	Generel	11106	-10,09	-0,0409	0	0			-369,8	4,835
737300	MaksStigning	17383,1	-15,6072	0,148043	-0,000001	-24,2				
737300	MaksStigningHøjTemp	20363,9	-17,0452	-0,06578	-0,000001	-119				
737300	MaksStart	19347	-25,8689	0,456499	-0,0000112	-14,78				
737300	MaksStartHøjTemp	21143,7	-26,2402	0,398451	-0,000014	-79,95				
7373B2	Generel	11106	-10,09	-0,0409	0	0			-369,8	4,835
7373B2	MaksStigning	18623,5	-16,4797	0,169674	0	-9,126				
7373B2	MaksStigningHøjTemp	21906,6	-17,4327	-0,07536	0	-132,5				
7373B2	MaksStart	21480,7	-25,888	0,225791	0	-8,441				
7373B2	MaksStartHøjTemp	25393,2	-25,7175	-0,0246	0	-141,3				
737400	Generel	21384	-13,79	-0,0435	0	0			-615,8	6,409
737400	MaksStigning	19662,2	-18,221	0,207237	0	0				
737400	MaksStigningHøjTemp	22875,1	-18,001	-0,07615	0	-124,7				
737400	MaksStart	22116,3	-26,0175	0,259442	0	0				
737400	MaksStartHøjTemp	26883,2	-26,1707	-0,04324	0	-159,7				
737500	Generel	11106	-10,09	0,0409	0	0			-369,8	4,835
737500	MaksStigning	17530,9	-16,3556	0,153997	-0,0000013	-23,39				
737500	MaksStigningHøjTemp	20510,5	-17,1336	-0,07687	-0,0000004	-122,3				
737500	MaksStart	19629,4	-26,7504	0,550433	-0,0000217	-7,999				
737500	MaksStartHøjTemp	22636,2	-28,0937	0,225263	0,0000409	-105,6				
737700	MaksStigning	22106,7	-23,7147	0,165546	0,0000065	0				
737700	MaksStigningHøjTemp	29618,1	-24,596	-0,273	0	-249,1				
737700	MaksStart	23534,8	-29,3547	0,308407	0	0				
737700	MaksStartHøjTemp	29335,5	-28,632	-0,105	0	-195,6				
737800	MaksStigning	22403,5	-27,2645	0,305603	0	0				
737800	MaksStigningHøjTemp	26593,3	-26,293	-0,078	0	-174,4				
737800	MaksStart	26089,1	-29,1098	0,143559	0	0				
737800	MaksStartHøjTemp	30143,2	-29,773	-0,029	0	-145,2				
737D17	Generel	-14773,7	-5,09534	0	0	0	17717,3	-1845,07		
737D17	MaksStigning	13083,2	-7,13185	0,196733	-0,000024569	0				
737D17	MaksStart	15519,8	-8,46009	0,233373	-0,000029145	0				
737N17	Generel	-14773,7	-5,09534	0	0	0	17717,3	-1845,07		

737N17	MaksStigning	13083,2	-7,13185	0,196733	-0,000024569	0				
737N17	MaksStart	15519,8	-8,46009	0,233373	-0,000029145	0				
737N9	Generel	-14095,4	-4,77532	0	0	0	16666,2	-1490,42		
737N9	MaksStigning	12740,1	-7,93589	-0,02662	-4,2762E-07	0				
737N9	MaksStart	13847,9	-8,62596	-0,02894	-4,648E-07	0				
737QN	Generel	-14095,4	-4,77532	0	0	0	16666,2	-1490,42		
737QN	MaksStigning	12740,1	-7,93589	-0,02662	-4,2762E-07	0				
737QN	MaksStart	13847,9	-8,62596	-0,02894	-4,648E-07	0				
74710Q	Generel	-141079	-11,7298	-0,02833	0	0	201105	-53843		
74710Q	MaksStigning	36791,4	-43,5074	0,3004	-0,0000092	0				
74710Q	MaksStart	42780,7	-50,59	0,349279	-0,000010697	0				
747200	Generel	-141079	-11,7298	-0,02833	0	0	201105	-53843		
747200	MaksStigning	36791,4	-43,5074	0,3004	-0,0000092	0				
747200	MaksStart	42780,7	-50,59	0,349279	-0,000010697	0				
74720A	Generel	-32370	-7,83	-0,02105	0	0	47590	0		
74720A	MaksStigning	34860	-35	0,4962	0	0				
74720A	MaksStart	40870	-40,11	0,4435	0	0				
74720B	Generel	-28110	-10,05	-0,03543	0	0	46375	0		
74720B	MaksStigning	39594	-38,08	0,5262	0	0				
74720B	MaksStart	48866	-43,68	0,6641	0	0				
747400	Generel	-49250	0	0	0	0	62210	0		
747400	MaksStigning	44157,4	-42,6142	0,635772	0	0				
747400	MaksStigningHøjTemp	56826,2	-45,4912	-0,20856	0	-392,3				
747400	MaksStart	53290,5	-53,434	0,606283	0	0				
747400	MaksStartHøjTemp	66921,4	-54,5627	-0,1278	0	-410,2				
7478	TomgangIndflyvning	5920	-19,02	0,225	0	0				
7478	MaksStigning	50523	-39,8663	0,842437	-0,000015	0				
7478	MaksStigningHøjTemp	56739,2	-27,469	-0,1411	-0,000015	-343,137				
7478	MaksStart	64247,2	-66,0662	0,481932	0,000004	0				
7478	MaksStartHøjTemp	80923,7	-71,3162	-0,30655	-0,00001	-520,464				
747SP	Generel	-141079	-11,7298	-0,02833	0	0	201105	-53843		

747SP	MaksStigning	36791,4	-43,5074	0,3004	-0,0000092	0				
747SP	MaksStart	42780,7	-50,59	0,349279	-0,000010697	0				
757300	MaksStigning	29549,2	-30,6086	0,398179	0	0				
757300	MaksStigningHøjTemp	36157	-30,9643	-0,16465	0	-250,7				
757300	MaksStart	40175,5	-35,323	-0,11328	0	0				
757300	MaksStartHøjTemp	46892,4	-35,6127	-0,53031	0	-241,7				
757PW	Generel	44951	-0,83	0,0198	0	0	52972	0		
757PW	MaksStigning	27775,1	-27,6876	0,381725	0	0				
757PW	MaksStigningHøjTemp	34748,3	-29,9467	-0,16641	0	-250,7				
757PW	MaksStart	36214,8	-48,2704	0,908044	0	0				
757PW	MaksStartHøjTemp	45592,5	-49,7383	0,213208	0	-290,6				
757RR	Generel	44907	-21,97	-0,0589	0	0	46999	0		
757RR	MaksStigning	30065,2	-32,4779	0,397321	0	0				
757RR	MaksStigningHøjTemp	36735,1	-32,445	-0,16871	0	-258,4				
757RR	MaksStart	37802,1	-38,2839	0,527181	0	0				
757RR	MaksStartHøjTemp	45336,5	-39,1302	-0,00514	0	-257,4				
767300	Generel	49250	0	0	0	0	62210	0		
767300	MaksStigning	45480	-41,9	0,559	0	0				
767300	MaksStart	56370	-53	0,251	0	0				
767400	MaksStigning	45902,7	-39,5895	0,633446	0	0				
767400	MaksStigningHøjTemp	63647,5	-41,082	-0,55	0	-562,3				
767400	MaksStart	60475,4	-56,8041	0,478788	0	0				
767400	MaksStartHøjTemp	72425,5	-55,569	-0,236	0	-416,2				
767CF6	Generel	62790	-35,03	-0,1177	0	0			-1610,37	14
767CF6	MaksStigning	38057	-43,24	0,705	0	0				
767CF6	MaksStart	44769	-48,34	0,5	0	0				
767JT9	Generel	39777	-17,367	-0,0467	0	0	56550	0		
767JT9	MaksStigning	38700	-34,5	0,49	0	0				
767JT9	MaksStart	43190	-38,3	0,876	0	0				
777200	Generel	32710	0	0	0	0			-1258	16,16
777200	MaksStigning	67093,7	-85,7553	1,8498	-0,000076	0				
777200	MaksStigningHøjTemp	82096,7	-72,2859	-0,32818	-0,0000179	-637				

777200	MaksStart	93672,6	-122,251	1,1818	-0,0000806	0				
777200	MaksStartHøjTemp	114758,6	-125,38	-0,159	-0,0000261	-702,4				
777300	MaksStigning	64636,2	-70,833	0,880073	0	0				
777300	MaksStigningHøjTemp	90015,1	-70,745	-0,852	0	-823				
777300	MaksStart	87833,8	-97,7894	0,27543	0	0				
777300	MaksStartHøjTemp	103835,2	-97,831	-0,632	0	-549,1				
7773ER	TomgangIndflyvning	8950	-27,25	0,131	0	0				
7773ER	MaksStigning	92110	-119	1,14	-0,000007	0				
7773ER	MaksStigningHøjTemp	96550	-69,4	-0,542	-0,00005	-533				
7773ER	MaksStart	112250	-120	0,713	-0,00011	0				
7878R	TomgangIndflyvning	3425	-12,03	0,0955	0	0				
7878R	MaksStigning	61142,6	-78,8116	1,219801	-0,000039	0				
7878R	MaksStigningHøjTemp	65000	-55	0,1	-0,00002	-404,274				
7878R	MaksStart	71214,6	-93,4796	0,652462	0,000002	0				
7878R	MaksStartHøjTemp	86784,2	-92	-0,27021	-0,00001	-520,488				
A300-622R	Generel	-148952	-6,71	-0,03	0	0	203740	-50104,7		
A300-622R	TomgangIndflyvning	8432,8	-47,7662	0,750523	-0,000059071	0				
A300-622R	TomgangIndflyvningHøjTemp	8432,8	-47,7662	0,750523	-0,000059071	0				
A300-622R	MaksStigning	44457,2	-45,778	0,735506	-0,000015775	0				
A300-622R	MaksStigningHøjTemp	52183,7	-44,1929	0	0	-271				
A300-622R	MaksStart	56307,1	-50,9157	0,405632	-2,0986E-06	0				
A300-622R	MaksStartHøjTemp	61250,3	-51,5373	0	0	-192				
A300B4-203	Generel	-132687	-30,4092	-0,10796	4,02686E-07	0			2535,75	-8,23842
A300B4-203	MaksStigning	43416,5	-35	-0,12523	6,27209E-07	0				
A300B4-203	MaksStart	49336,9	-39,8243	-0,14231	7,12738E-07	0				
A310-304	Generel	41317	-32,9	-0,0857	-0,0000016	0	-1131,6	11,8		
A310-304	TomgangIndflyvning	4613,2	-22,0136	0,082133	-2,7376E-06	0				

A310-304	TomgangIndflyvningHøjTemp	4613,2	-22,0136	0,082133	-2,7376E-06	0				
A310-304	MaksStigning	42008	-49,5706	1,64076	-0,000043059	0				
A310-304	MaksStigningHøjTemp	55143,3	-37,4839	0	0	-505				
A310-304	MaksStart	50530,5	-51,1538	1,26398	-0,000012839	0				
A310-304	MaksStartHøjTemp	71457,7	-50,7768	0	0	-608				
A319-131	Generel	-105513	-6,58	0,006828	-8,055E-07	0	149900	-42300		
A319-131	TomgangIndflyvning	1219,5	-7,22737	0,154266	-0,000007955	0				
A319-131	TomgangIndflyvningHøjTemp	1219,5	-7,22737	0,154266	-0,000007955	0				
A319-131	MaksStigning	14957,2	1,71654	0,442593	-0,000013824	0				
A319-131	MaksStigningHøjTemp	12977,6	18,59062	0	0	-78,7				
A319-131	MaksStart	21435,4	-21,3236	0,309465	1,26125E-05	0				
A319-131	MaksStartHøjTemp	23853,8	-18,7311	0	0	-76,8				
A320-211	Generel	24380	-18,534	-0,07842	-2,509E-07	0			-669,457	6,9451
A320-211	TomgangIndflyvning	2858,8	-14,7325	0,096537	-6,7861E-06	0				
A320-211	TomgangIndflyvningHøjTemp	2858,8	-14,7325	0,096537	-6,7861E-06	0				
A320-211	MaksStigning	16859,1	-4,3786	0,183576	2,9851E-06	0				
A320-211	MaksStigningHøjTemp	19148,5	-6,50173	0	0	-95				
A320-211	MaksStart	23652,9	-22,9338	0,295879	-5,4631E-06	0				
A320-211	MaksStartHøjTemp	27385	-23,3	0	0	-132				
A320-232	Generel	-65083,3	-7,25	-0,01918	2,575E-08	0	87817,6	-18693,1		
A320-232	TomgangIndflyvning	1138,9	-6,52566	0,1667	-9,2579E-06	0				
A320-232	TomgangIndflyvningHøjTemp	1138,9	-6,52566	0,1667	-9,2579E-06	0				
A320-232	MaksStigning	15539,2	-4,08932	0,438331	-0,00001439	0				
A320-232	MaksStigningHøjTemp	14111,4	10,67953	0	0	-82,2				
A320-232	MaksStart	24746,2	-25,2473	0,304165	9,2451E-06	0				
A320-232	MaksStartHøjTemp	29506,5	-24,4165	0	0	-139				
A321-232	Generel	-26190,2	-6,6	-0,0197	-3,408E-07	0	33032,2	0		
A321-232	TomgangIndflyvning	1274,1	-7,34054	0,175187	-0,000011478	0				
A321-232	TomgangIndflyvningHøjTemp	1274,1	-7,34054	0,175187	-0,000011478	0				
A321-232	MaksStigning	21870,8	-21,4867	0,380647	-5,5566E-06	0				

A321-232	MaksStigningHøjTemp	24158,5	-16,8504	0	0	-147				
A321-232	MaksStart	28636,4	-26,7318	0,249782	-3,9163E-06	0				
A321-232	MaksStartHøjTemp	31608,2	-25,9736	0	0	-114				
A330-301	Generel	-36339,3	-31,32	-0,1297	0	0			484,645	4,0056
A330-301	TomgangIndflyvning	4572,4	-26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	TomgangIndflyvningHøjTemp	4572,4	-26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	MaksStigning	34249,9	25,9859	0,764157	-8,1437E-07	0				
A330-301	MaksStigningHøjTemp	46667,8	10,51272	0	0	-346				
A330-301	MaksStart	61384,5	-48,4678	0,582821	-6,2628E-06	0				
A330-301	MaksStartHøjTemp	69058	-46,465	0	0	-288				
A330-343	Generel	-127410	-9,31	-0,0386	0,000000569	0	162922	-29498,6		
A330-343	TomgangIndflyvning	3134,3	-13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	TomgangIndflyvningHøjTemp	3134,3	-13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	MaksStigning	44462	-12,031	0,711026	5,12762E-06	0				
A330-343	MaksStigningHøjTemp	63522,4	-50,7504	0	0	-411				
A330-343	MaksStart	69831	-77,9676	0,882955	-0,000026894	0				
A330-343	MaksStartHøjTemp	85732,2	-78,8957	0	0	-451				
A340-211	Generel	19716	-17,65	-0,0878	0	0			-590,77	7,341
A340-211	TomgangIndflyvning	4019,5	-20,508	-0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	TomgangIndflyvningHøjTemp	4019,5	-20,508	-0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	MaksStigning	26802,9	-28,8264	0,31673	3,50144E-06	0				
A340-211	MaksStigningHøjTemp	31091,8	-31,4492	0	0	-160				
A340-211	MaksStart	29929,8	-30,7732	0,29922	-4,1757E-06	0				
A340-211	MaksStartHøjTemp	34594,4	-30,094	0	0	-175				
A340-642	TomgangIndflyvning	6529,4	-29,9521	0,272155	-0,000020281	0				
A340-642	TomgangIndflyvningHøjTemp	6529,4	-29,9521	0,272155	-0,000020281	0				
A340-642	MaksStigning	42621,6	-44,2784	0,484124	2,668E-07	0				
A340-642	MaksStigningHøjTemp	50112	-60,5262	0	0	-212				
A340-642	MaksStart	55248,1	-61,4744	0,506968	-9,6324E-06	0				
A340-642	MaksStartHøjTemp	63276,8	-59,6458	0	0	-300				

A380-841	TomgangIndflyvning	10914,8	-31,2899	-2,1424	0,000260636	0				
A380-841	TomgangIndflyvningHøjTemp	10914,8	-31,2899	-2,1424	0,000260636	0				
A380-841	MaksStigning	63586,2	-53,9292	1,23082	-0,00003343	0				
A380-841	MaksStigningHøjTemp	72974,3	-52,6993	0	0	-420				
A380-841	MaksStart	71176,1	-84,4052	0,220679	0,000428339	0				
A380-841	MaksStartHøjTemp	90820,8	-94,5354	0	0	-610				
A380-861	TomgangIndflyvning	8921,7	-30,2153	-0,87777	0,000104691	0				
A380-861	TomgangIndflyvningHøjTemp	8921,7	-30,2153	-0,87777	0,000104691	0				
A380-861	MaksStigning	66053,2	-61,754	0,977183	-0,000025178	0				
A380-861	MaksStigningHøjTemp	73729,7	-65,1895	0	0	-324				
A380-861	MaksStart	70053,6	-76,0931	0,838794	-0,000010766	0				
A380-861	MaksStartHøjTemp	83320,5	-82,3362	0	0	-432				
BAC111	MaksStigning	9827,9	-5,89674	-0,01966	0	0				
BAC111	MaksStart	11168,1	-6,70084	-0,02234	0	0				
BAE146	Generel	-13783	-9,9585	0,056057	-1,23124E-05	0		304,295		-0,84327
BAE146	MaksStigning	6339,4	-9,9585	0,056057	-0,0000035	0				
BAE146	MaksStart	6542,4	-9,9585	0,056057	-0,0000035	0				
BAE300	Generel	-13783	-9,9585	0,056057	-1,23124E-05	0		304,295		-0,84327
BAE300	MaksStigning	6339,4	-9,9585	0,056057	-0,0000035	0				
BAE300	MaksStart	6542,4	-9,9585	0,056057	-0,0000035	0				
CIT3	MaksStigning	2987,4	-3,4992	0,06123	-1,1664E-06	0				
CIT3	MaksStart	3319,3	-3,888	0,068032	-0,000001296	0				
CL600	MaksStigning	5543,3	-5,6542	0,08442	0	0				
CL600	MaksStart	6159,2	-6,2824	0,0938	0	0				
CL601	MaksStigning	6517,3	-6,6476	0,09776	0	0				
CL601	MaksStart	7241,4	-7,3862	0,10862	0	0				
CNA208	MaksStigning	2953,9	-8,581	-0,00453	-7,2035E-07	-1,44				
CNA208	MaksStart	3245,2	-11,69	-0,01053	-6,777E-07	-1,62				
CNA500	Generel	1743,1	-1,64678	-0,00201	-1,5642E-07	0		-49,6794		0,545
CNA500	MaksStigning	1919,5	-1,99614	0,0615	-2,40502E-06	0				
CNA500	MaksStart	2132,8	-2,21793	0,068333	-2,67224E-06	0				

CNA510	Generel	4234,6	-1,68388	0,001047	-5,78019E-08	0			-103,817	0,811333
CNA510	MaksStigning	1486	-1,60533	0	-1,04748E-07	0				
CNA510	MaksStart	1492,8	-1,87734	0	-2,55208E-06	0				
CNA525C	Generel	1528,4	-2,83667	-0,00013	2,55648E-07	0			-51,50512788	0,724013467
CNA525C	MaksStigning	3001,7	-2,38854	0,004585	-1,4045E-07	0				
CNA525C	MaksStart	3464,1	-2,5254	0,001981	-1,46353E-06	0				
CNA55B	Generel	1373,8	-2,2903	-8,9E-05	3,2273E-08	0			-44,861	0,66327
CNA55B	MaksStigning	2323,1	-2,4386	0,002159	-2,1456E-07	0				
CNA55B	MaksStart	2658,7	-2,6269	-0,00359	1,7262E-07	0				
CNA560E	Generel	1533,4	-2,49247	0,011973	-6,90894E-07	0			-53,9835	0,839574
CNA560E	MaksStigning	3194,3	-2,53358	0,028038	2,70832E-07	0				
CNA560E	MaksStart	3316,5	-2,7005	0,04349	-6,52616E-07	0				
CNA560U	MaksStigning	2597,5	-2,22178	0,023781	6,12239E-08	0				
CNA560U	MaksStart	2920	-2,0264	0,025133	2,95314E-07	0				
CNA560X L	MaksStigning	3454,5	-3,98132	-0,0704	0	0				
CNA560X L	MaksStart	3838,3	-4,42368	-0,07823	0	0				
CNA680	Generel	2904,8	-4,80092	-0,00174	5,62892E-07	0			-101,327	1,3401
CNA680	MaksStigning	5520,2	-5,32711	-0,02377	1,89918E-06	0				
CNA680	MaksStart	5683	-6,55907	-0,00159	8,72971E-07	0				
CNA750	Generel	4778,6	-6,56521	0,000671	-4,11321E-07	0			-146,712	1,9748
CNA750	MaksStigning	6097,8	-7,0102	-0,00528	3,74689E-08	0				
CNA750	MaksStart	6127,8	-7,07624	-0,00394	3,95764E-08	0				
CONCRD	MaksStigning	33252,1	-26,6	0,2328	0	0				
CONCRD	MaksStart	39653	-31,722	0,2776	0	0				
CRJ9-ER	Generel	6087,3	-9,35507	-0,04736	1,55476E-07	-1,4767			-183,9266	2,785981
CRJ9-ER	TomgangIndflyvning	1163,1	-4,5855	-0,0238	1,63611E-06	-0,0249				
CRJ9-ER	MaksStigning	10438,3	-9,64192	0,15855	-3,00077E-07	-1,3095				
CRJ9-ER	MaksStigningHøjTemp	12973,4	-9,57675	-0,05589	3,05523E-07	-100,415				
CRJ9-ER	MaksStart	13260,6	-16,6244	0,19849	-7,00045E-06	-1,6224				
CRJ9-ER	MaksStartHøjTemp	16247,3	-17,4575	0,077341	-1,06353E-05	-109,219				

CRJ9-LR	Generel	6087,3	-9,35507	-0,04736	1,55476E-07	-1,4767			-183,9266	2,785981
CRJ9-LR	TomgangIndflyvning	1163,1	-4,5855	-0,0238	1,63611E-06	-0,0249				
CRJ9-LR	MaksStigning	10438,3	-9,64192	0,15855	-3,00077E-07	-1,3095				
CRJ9-LR	MaksStigningHøjTemp	12973,4	-9,57675	-0,05589	3,05523E-07	-100,415				
CRJ9-LR	MaksStart	13260,6	-16,6244	0,19849	-7,00045E-06	-1,6224				
CRJ9-LR	MaksStartHøjTemp	16247,3	-17,4575	0,077341	-1,06353E-05	-109,219				
DC1010	Generel	25027,6	-27,4313	-0,07828	0	0			-694,556	8,02362
DC1010	MaksStigning	30596	-28,4416	-0,10164	5,0902E-07	0				
DC1010	MaksStart	35985,4	-30,9909	-0,11075	5,5465E-07	0				
DC1030	MaksStigning	38520	-29,38	0,49	0	0				
DC1030	MaksStart	49310	-42,42	0,61	0	0				
DC1040	Generel	-143602	-14,4996	-0,05026	0	0	204567	-54761,9		
DC1040	MaksStigning	34087,9	-12,9859	-0,04641	2,3241E-07	0				
DC1040	MaksStart	41594,9	-22,3071	-0,07971	3,9923E-07	0				
DC850	Generel	-22582,8	-6,58409	-0,02081	0	0	29070,9	-4341,84		
DC850	MaksStigning	14243,5	-5,6565	-0,02021	1,0123E-07	0				
DC850	MaksStart	15670,3	-5,8955	-0,02107	1,0551E-07	0				
DC860	Generel	-27959,5	-6,35297	-0,01835	0	0	35850,3	-6157,74		
DC860	MaksStigning	15558,7	-7,2339	-0,02585	1,2947E-07	0				
DC860	MaksStart	16740,5	-4,9394	-0,01765	8,8401E-08	0				
DC870	Generel	11106	-10,09	-0,0409	0	0			-369,8	4,835
DC870	MaksStigning	18859	-17,91	0,1953	0	-2,034				
DC870	MaksStart	20758	-20,65	0,2173	0	0				
DC8QN	Generel	-27959,5	-6,35297	-0,01835	0	0	35850,3	-6157,74		
DC8QN	MaksStigning	15558,7	-7,2339	-0,02585	1,2947E-07	0				
DC8QN	MaksStart	16740,5	-4,9394	-0,01765	8,8401E-08	0				
DC910	Generel	-10596,5	-1,51369	-0,00525	0	0	11541,7	162,698		
DC910	MaksStigning	11194,3	-3,0274	-0,01082	5,4181E-08	0				
DC910	MaksStart	12308,2	-0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC930	Generel	-13523,2	-2,66888	-0,00925	0	0	15803,6	-1257,94		
DC930	MaksStigning	11561,8	-2,94773	-0,01053	5,2756E-08	0				

DC930	MaksStart	12972	-2,31038	-0,00826	4,1349E-08	0				
DC93LW	Generel	-13523,2	-2,66888	-0,00925	0	0	15803,6	-1257,94		
DC93LW	MaksStigning	11561,8	-2,94773	-0,01053	5,2756E-08	0				
DC93LW	MaksStart	12972	-2,31038	-0,00826	4,1349E-08	0				
DC950	Generel	-13523,2	-2,66888	-0,00925	0	0	15803,6	-1257,94		
DC950	MaksStigning	12365,4	-2,54939	-0,00911	4,5627E-08	0				
DC950	MaksStart	14698,5	-2,13511	-0,00763	3,8212E-08	0				
DC95HW	Generel	-13523,2	-2,66888	-0,00925	0	0	15803,6	-1257,94		
DC95HW	MaksStigning	12365,4	-2,54939	-0,00911	4,5627E-08	0				
DC95HW	MaksStart	14698,5	-2,13511	-0,00763	3,8212E-08	0				
DC9Q7	Generel	-10596,5	-1,51369	-0,00525	0	0	11541,7	162,698		
DC9Q7	MaksStigning	11194,3	-3,0274	-0,01082	5,4181E-08	0				
DC9Q7	MaksStart	12308,2	-0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC9Q9	Generel	-13523,2	-2,66888	-0,00925	0	0	15803,6	-1257,94		
DC9Q9	MaksStigning	11561,8	-2,94773	-0,01053	5,2756E-08	0				
DC9Q9	MaksStart	12972	-2,31038	-0,00826	4,1349E-08	0				
DHC8	Generel	2010,7	-19,409	0,07743	0	0			54,6666	-0,0828
DHC8	MaksStigning	6323,6	-21,4445	0,088232	0	0				
DHC8	MaksStart	7026,2	-23,8272	0,098036	0	0				
DHC830	Generel	1623,1	-18,411	0,075104	0	0			72,6356	-0,17951
DHC830	MaksStigning	6679	-21,9919	0,090305	0	0				
DHC830	MaksStart	7421,1	-24,4354	0,100339	0	0				
DO228	MaksStigning	2571	-7,9721	0,07004	-4,9292E-06	0				
DO228	MaksStart	2524,3	-8,067	0,06042	-6,8678E-06	0				
DO328	MaksStigning	7752,5	-23,2	0,225	-0,0000158	0				
DO328	MaksStart	8138,2	-28,1	0,199	-0,000021	0				
ECLIPSE500	MaksStigning	947,7	-0,73662	0,018307	2,63346E-07	-0,0571				
ECLIPSE500	MaksStigningHøjTemp	1077,4	-1,20966	-0,00912	1,28125E-07	-9,84248				
ECLIPSE500	MaksStart	1039,2	-1,57439	0,034769	-0,00002274	-0,0323				
ECLIPSE500	MaksStartHøjTemp	1258,9	-1,6144	-0,00748	3,13285E-08	-10,7499				

ECLIPSE500	ReducerStigning	1084,2	-1,38862	0,009974	7,08687E-08	0,048579				
ECLIPSE500	ReducerStigningHøjTemp	1168,6	-1,50732	-0,01586	3,07776E-07	-11,2558				
EMB120	MaksStigning	4668	-11,932	0,0664	0	-5,663				
EMB120	MaksStart	5212	-12,45	0,0728	0	-6,87				
EMB145	MaksStigning	5554,3	-6,86092	0,065416	0	-4,036				
EMB145	MaksStart	7499,5	-9,12812	0,045563	0	-22,89				
EMB14L	MaksStigning	6432,5	-7,56929	0,069004	0	-5,419				
EMB14L	MaksStart	7246,1	-8,61031	0,232825	0	-0,9689				
EMB170	TomgangIndflyvning	945	-3,5	-0,01	0	0				
EMB170	MaksStigning	11716	-13,423	0,25	-0,000019	0				
EMB170	MaksStart	13350	-17,43	0,1875	-0,000013	-4,47				
EMB175	TomgangIndflyvning	945	-3,5	-0,01	0	0				
EMB175	MaksStigning	11716	-13,423	0,25	-0,000019	0				
EMB175	MaksStart	13350	-17,43	0,1875	-0,000013	-4,47				
EMB190	TomgangIndflyvning	1080	-3,65	0,011	0	0				
EMB190	MaksStigning	15137	-14,3	0,239	-0,0000187	0				
EMB190	MaksStart	17499	-18,99	0,3207	-0,000021	-4,29				
EMB195	TomgangIndflyvning	1080	-3,65	0,011	0	0				
EMB195	MaksStigning	15137	-14,3	0,239	-0,0000187	0				
EMB195	MaksStart	17499	-18,99	0,3207	-0,000021	-4,29				
F10062	MaksStigning	10472	-9,57	0,137	0	0				
F10062	MaksStart	13551	-16,56	0,2804	0	0				
F10065	MaksStigning	10970	-10,52	0,1238	0	0				
F10065	MaksStart	14814	-16,72	0,065	0	0				
F28MK2	MaksStigning	8408	-4,72	0,1048	0	0				
F28MK2	MaksStart	9851	-7,68	0,0889	0	0				
F28MK4	MaksStigning	8459	-4,874	0,0997	0	0				
F28MK4	MaksStart	9905	-7,445	0,0765	0	0				
FAL20	MaksStigning	4102	-2,3831	-0,11465	1,02126E-05	0				
FAL20	MaksStart	4017,4	-3,4567	0,058024	-2,49247E-06	0				
GII	MaksStigning	9827,9	-5,89674	-0,01966	0	0				

GII	MaksStart	11324	-9,697	0,1539	-0,000004	0				
GII	MaksStartHøjTemp	12833	-8,35	0,0346	-0,000004	-74,58				
GII	ReducerStigning	6030	0	-0,0081	0,0000002	0				
GII	ReducerStart	9060	-7,27	0,121	-0,000003	0				
GII	ReduStartHøjTemp	10266	-6,25	0,0277	-0,0000003	-59,7				
GIIB	MaksStigning	9827,9	-5,89674	-0,01966	0	0				
GIIB	MaksStart	11324	-9,697	0,1539	-0,000004	0				
GIIB	MaksStartHøjTemp	12833	-8,35	0,0346	-0,000004	-74,58				
GIIB	ReducerStigning	5369	0	-0,0081	0	0				
GIIB	ReducerStart	9060	-7,27	0,121	-0,000003	0				
GIIB	ReduStartHøjTemp	10266	-6,25	0,0277	-0,0000003	-59,7				
GIV	MaksStigning	10770	-10,96	0,1784	-0,000001	0				
GIV	MaksStigningHøjTemp	11805	-9,4	-0,0624	0	-89				
GIV	MaksStart	13725	-18,2	0,3189	-0,00002	0				
GIV	MaksStartHøjTemp	17129	-17,6	-0,0472	0,0000003	-114				
GV	MaksStigning	12400	-11,6	0,12	0	0				
GV	MaksStigningHøjTemp	14900	-11,2	-0,11	0	-107				
GV	MaksStart	14600	-18,86	0,1649	0	0				
GV	MaksStartHøjTemp	18970	-18,4	-0,115	0	-126,5				
IA1125	MaksStigning	3114,4	-3,4992	0,04125	-2,81988E-06	0				
IA1125	MaksStart	3460,5	-3,888	0,045834	-3,1332E-06	0				
L1011	Generel	-80222,2	-25,0263	0	0	0	92893,5	-10186,1		
L1011	MaksStigning	34204,8	-43,8172	0,270193	2,0153E-06	0				
L1011	MaksStart	40720	-52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
L10115	MaksStigning	39532,9	-44,0258	0,27148	2,02494E-06	0				
L10115	MaksStart	46840	-52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
LEAR25	MaksStigning	2560,9	-1,8352	-0,01509	1,95912E-06	0				
LEAR25	MaksStart	2845,4	-2,03911	-0,01677	2,1768E-06	0				
LEAR35	MaksStigning	3071	-3,4992	-0,00397	1,38915E-06	0				
LEAR35	MaksStart	3412,2	-3,888	-0,00441	1,5435E-06	0				
MD11GE	MaksStigning	47037	-45,71	0,854	0	-368,1				
MD11GE	MaksStart	57156	-42,73	0,303	0	-357,5				

MD11PW	MaksStigning	51197	-59,27	0,416	0	-357				
MD11PW	MaksStart	57661	-51,3	0,513	0	-426,6				
MD81	Generel	-15384	-10	0,019	0	0	17917	0		
MD81	MaksStigning	18040,9	-8,83022	-0,02993	0	-114,3				
MD81	MaksStigningHøjTemp	21047,1	-12,8373	-0,07163	0	-151,8				
MD81	MaksStart	18810,5	-11,1271	0,092622	0	-2,101				
MD81	MaksStartHøjTemp	22678,5	-14,546	-0,05823	0	-138,4				
MD82	Generel	-13488	-10	0,025	0	0	16750	0		
MD82	MaksStigning	16810,1	-5,36467	0,048334	0	-60,8				
MD82	MaksStigningHøjTemp	22606,4	-13,9975	-0,09177	0	-168,1				
MD82	MaksStart	19344,5	-15,5531	0,333164	0	-1,031				
MD82	MaksStartHøjTemp	24452	-16,6869	0,005711	0	-162,5				
MD83	Generel	-13845	-13,33	0,019	0	0	17500	0		
MD83	MaksStigning	18075,2	-7,63873	0,058915	0	-64,7				
MD83	MaksStigningHøjTemp	23181,6	-13,4908	-0,09344	0	-164				
MD83	MaksStart	20080,8	-11,9047	0,191099	0	-4,078				
MD83	MaksStartHøjTemp	25460,4	-15,5681	-0,05468	0	-176,1				
MD9025	Generel	-31899	-8,5718	-0,0276	0	0	37206	0		
MD9025	MaksStigning	23881	-30,625	0,2551	0	0				
MD9025	MaksStigningHøjTemp	27078,4	-30,625	0	0	-213,2				
MD9025	MaksStart	23066	-23,5769	0,3147	0	0				
MD9025	MaksStartHøjTemp	28697,1	-23,5769	0	0	-225,2				
MD9028	Generel	-31899	-8,5718	-0,0276	0	0	37206	0		
MD9028	MaksStigning	23421	-26,5453	0,2599	0	0				
MD9028	MaksStigningHøjTemp	26678,6	-26,5453	0	0	-217,2				
MD9028	MaksStart	25656	-25,3418	0,2419	0	0				
MD9028	MaksStartHøjTemp	30520	-25,3418	0	0	-194,6				
MU3001	Generel	1743,1	-1,64678	-0,00201	-1,5642E-07	0			-49,6794	0,545
MU3001	MaksStigning	1919,5	-1,99614	0,0615	-2,40502E-06	0				
MU3001	MaksStart	2132,8	-2,21793	0,068333	-2,67224E-06	0				
PA42	MaksStigning	2295,2	-6,6307	0,041917	5,8567E-07	0				
PA42	MaksStart	2219,6	-5,9898	0,044468	2,8008E-07	0				

Tabel I-8: Koefficienter for propelmotorer

ACFT_ID	Kraftindikator	Propelnyttevirkning	Installeret nettofremsdriftseffekt (hk)
BEC58P	MaksStigning	0,90	261,3
BEC58P	MaksStart	0,90	310,0
CNA172	MaksStigning	0,69	140,0
CNA172	MaksStart	0,67	155,0
CNA182	MaksStigning	0,78	189,8
CNA182	MaksStart	0,75	222,4
CNA206	MaksStigning	0,77	234,0
CNA206	MaksStart	0,70	300,0
CNA20T	MaksStigning	0,77	238,0
CNA20T	MaksStart	0,69	310,0
CNA441	MaksStigning	0,90	620,0
CNA441	MaksStart	0,90	635,5
CVR580	MaksStigning	0,85	3344,0
CVR580	MaksStart	0,85	3800,0
DC3	MaksStigning	0,85	1130,0
DC3	MaksStart	0,85	1302,0
DC6	MaksStigning	0,90	1750,0
DC6	MaksStart	0,90	1900,0
DHC6	MaksStigning	0,90	557,5
DHC6	MaksStart	0,90	587,0
DHC6QP	MaksStigning	0,90	557,5
DHC6QP	MaksStart	0,90	587,0
DHC7	MaksStigning	0,90	846,0
DHC7	MaksStart	0,90	940,0
HS748A	MaksStigning	0,90	1805,0

HS748A	MaksStart	0,90	2006,0
L188	MaksStigning	0,90	3180,0
L188	MaksStart	0,90	3460,0
PA30	MaksStigning	0,80	130,5
PA30	MaksStart	0,80	139,5
SD330	MaksStigning	0,90	972,0
SD330	MaksStart	0,90	1080,0
SF340	MaksStigning	0,90	1587,0
SF340	MaksStart	0,90	1763,0

Tabel I-9: Data vedrørende støj-motorkraft-afstand (NPD-data)

NPD_ID	Støjereg-ningsenhed	Operation	Effektindstilling ("Effektparameter"-feltet i "Fly"-tabellen beskriver kraftindstillingstype og -enhed)	L_200fod	L_400fod	L_630fod	L_1000fod	L_2000fod	L_4000fod	L_6300fod	L_10000fod	L_16000fod	L_25000fod
2CF650	LAmax	A	10000,0	99,2	91,9	86,7	81,0	72,1	63,0	56,7	49,6	41,6	33,1
2CF650	LAmax	A	25000,0	105,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF650	LAmax	D	25000,0	105,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF650	LAmax	D	40000,0	109,1	102,3	97,6	92,5	84,3	75,4	69,3	62,6	55,1	47,2
2CF650	SEL	A	10000,0	99,9	95,0	91,4	87,5	81,3	74,6	69,7	64,2	57,7	50,7
2CF650	SEL	A	25000,0	103,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF650	SEL	D	25000,0	103,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF650	SEL	D	40000,0	106,8	102,9	100,1	97,1	92,0	85,8	81,0	75,9	69,9	63,4
2CF680	LAmax	A	7000,0	96,3	89,8	85,2	80,2	71,9	63,2	56,9	50,8	44,1	37,7
2CF680	LAmax	A	12000,0	97,5	90,9	86,3	81,3	73,0	64,4	58,3	52,3	45,8	39,6
2CF680	LAmax	D	17000,0	98,2	91,5	87,0	82,1	74,2	65,8	59,7	53,6	46,9	40,4
2CF680	LAmax	D	25000,0	98,5	92,6	88,3	83,7	76,4	68,0	62,0	55,6	48,7	41,8
2CF680	LAmax	D	33000,0	101,5	95,8	91,7	87,3	80,2	71,8	65,8	59,4	52,5	45,5
2CF680	LAmax	D	41000,0	104,4	99,0	95,2	91,0	84,1	75,8	69,7	63,2	56,0	48,8
2CF680	SEL	A	7000,0	98,1	93,9	90,8	87,4	81,4	75,0	70,3	65,7	60,6	55,7
2CF680	SEL	A	12000,0	99,3	95,0	91,9	88,5	82,5	76,2	71,7	67,2	62,3	57,6
2CF680	SEL	D	17000,0	100,0	95,6	92,6	89,3	83,7	77,6	73,1	68,5	63,4	58,4
2CF680	SEL	D	25000,0	100,3	96,7	93,9	90,9	85,9	79,8	75,4	70,5	65,2	59,8
2CF680	SEL	D	33000,0	103,3	99,9	97,3	94,5	89,7	83,6	79,2	74,3	69,0	63,5
2CF680	SEL	D	41000,0	106,2	103,1	100,8	98,2	93,6	87,6	83,1	78,1	72,5	66,8
2CF68D	LAmax	A	10020,0	97,7	91,0	85,8	81,1	73,0	64,5	58,5	51,7	44,8	38,3
2CF68D	LAmax	A	23190,0	103,3	96,5	91,5	86,5	77,5	68,3	61,7	54,6	47,5	40,4
2CF68D	LAmax	D	25940,0	101,9	94,6	89,8	85,0	77,5	68,9	62,6	55,3	47,5	37,2
2CF68D	LAmax	D	39180,0	104,2	97,6	93,1	89,0	81,7	73,4	66,8	60,1	52,2	42,2
2CF68D	LAmax	D	51530,0	108,4	102,1	97,8	93,5	86,7	78,9	72,8	66,3	58,7	49,2

Formateret: Venstre: 2,54 cm,
Højre: 2,54 cm, Top: 2,12 cm, Bund:
1,95 cm, Bredde 29,7 cm, Højde 21
cm, Sidehovedets afstand fra kanten:
1,25 cm, Sidefodens afstand fra
kanten: 1,25 cm

2CF68D	LAmax	D	55500,0	111,4	105,1	100,8	96,5	88,7	82,4	76,3	70,3	62,7	54,0
2CF68D	SEL	A	10020,0	99,5	95,1	91,4	88,3	82,5	76,3	71,9	66,6	61,3	56,3
2CF68D	SEL	A	23190,0	105,1	100,6	97,1	93,7	87,0	80,1	75,1	69,5	64,0	58,4
2CF68D	SEL	D	25940,0	103,7	98,7	95,4	92,2	87,0	80,7	76,0	70,2	64,0	55,2
2CF68D	SEL	D	39180,0	106,0	101,7	98,7	96,2	91,2	85,2	80,2	75,0	68,7	60,2
2CF68D	SEL	D	51530,0	110,2	106,2	103,4	100,7	96,2	90,7	86,2	81,2	75,2	67,2
2CF68D	SEL	D	55500,0	113,2	109,2	106,4	103,7	98,2	94,2	89,7	85,2	79,2	72,0
2J155D	LAmax	A	500,0	87,0	79,3	74,0	68,2	59,0	49,2	42,4	35,2	27,6	20,0
2J155D	LAmax	A	1000,0	92,9	85,4	80,2	74,6	65,6	56,0	49,4	42,4	35,0	27,6
2J155D	LAmax	D	1500,0	98,3	90,9	85,7	80,1	71,2	61,7	55,1	48,1	40,7	33,4
2J155D	LAmax	D	2400,0	103,2	97,1	92,5	87,5	79,2	70,0	63,4	56,3	48,7	41,1
2J155D	LAmax	D	2800,0	107,7	101,4	96,9	91,8	83,5	74,2	67,7	60,6	53,0	45,4
2J155D	SEL	A	500,0	87,3	81,9	78,1	73,8	66,9	59,3	54,0	48,3	42,3	36,2
2J155D	SEL	A	1000,0	93,3	88,1	84,4	80,3	73,6	66,3	61,1	55,6	49,7	43,8
2J155D	SEL	D	1500,0	99,5	94,3	90,6	86,5	79,9	72,6	67,5	62,0	56,1	50,3
2J155D	SEL	D	2400,0	106,2	102,4	99,3	95,8	89,8	82,8	77,8	72,2	66,1	59,9
2J155D	SEL	D	2800,0	109,9	106,0	102,9	99,4	93,3	86,4	81,3	75,7	69,6	63,4
2JT8D	LAmax	A	3000,0	102,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT8D	LAmax	A	6000,0	105,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5
2JT8D	LAmax	D	8000,0	108,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT8D	LAmax	D	10000,0	111,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT8D	LAmax	D	12000,0	115,9	108,9	104,3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT8D	LAmax	D	14000,0	120,8	113,4	109,4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT8D	SEL	A	3000,0	102,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT8D	SEL	A	6000,0	106,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT8D	SEL	D	8000,0	108,8	103,9	100,5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT8D	SEL	D	10000,0	111,4	107,2	104,3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT8D	SEL	D	12000,0	115,1	111,1	108,4	105,5	100,2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1
2JT8D	SEL	D	14000,0	119,8	115,9	113,3	110,5	105,4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT8D2	LAmax	A	4000,0	89,8	82,7	78,0	73,2	65,6	57,3	51,1	44,5	37,7	31,3

2JT8D2	LAmax	A	4667,0	90,8	83,6	79,0	74,2	66,6	58,2	52,0	45,4	38,6	32,2
2JT8D2	LAmax	A	5333,0	91,8	84,6	79,9	75,1	67,5	59,1	52,9	46,3	39,4	33,0
2JT8D2	LAmax	A	6000,0	92,9	85,6	80,9	76,1	68,4	60,0	53,8	47,1	40,3	33,9
2JT8D2	LAmax	D	9000,0	100,6	93,9	89,5	84,8	77,3	69,0	62,9	56,1	49,2	42,5
2JT8D2	LAmax	D	11000,0	103,0	96,3	91,9	87,2	79,6	71,2	65,0	58,2	51,2	44,4
2JT8D2	LAmax	D	13000,0	105,4	98,7	94,2	89,5	81,8	73,3	67,1	60,2	53,1	46,3
2JT8D2	LAmax	D	15000,0	107,8	101,1	96,6	91,8	84,1	75,5	69,2	62,2	55,1	48,2
2JT8D2	LAmax	D	17000,0	110,2	103,5	99,0	94,2	86,4	77,6	71,3	64,2	57,0	50,1
2JT8D2	LAmax	D	19000,0	112,6	105,9	101,4	96,5	88,6	79,8	73,4	66,2	59,0	52,0
2JT8D2	SEL	A	4000,0	91,5	87,5	84,7	81,9	77,1	71,6	67,2	62,4	57,5	52,9
2JT8D2	SEL	A	4667,0	92,6	88,5	85,8	82,9	78,1	72,6	68,2	63,4	58,5	53,8
2JT8D2	SEL	A	5333,0	93,7	89,6	86,8	83,9	79,1	73,6	69,2	64,4	59,4	54,8
2JT8D2	SEL	A	6000,0	94,7	90,6	87,8	84,9	80,1	74,6	70,2	65,4	60,4	55,7
2JT8D2	SEL	D	9000,0	100,1	96,3	93,7	91,0	86,3	80,8	76,6	71,6	66,5	61,7
2JT8D2	SEL	D	11000,0	102,4	98,7	96,1	93,3	88,6	83,0	78,7	73,7	68,7	63,8
2JT8D2	SEL	D	13000,0	104,8	101,0	98,5	95,6	90,9	85,2	80,9	75,9	70,8	65,9
2JT8D2	SEL	D	15000,0	107,1	103,4	100,8	98,0	93,1	87,4	83,1	78,0	72,9	68,0
2JT8D2	SEL	D	17000,0	109,5	105,7	103,2	100,3	95,4	89,6	85,2	80,2	75,0	70,1
2JT8D2	SEL	D	19000,0	111,8	108,1	105,5	102,7	97,7	91,8	87,4	82,3	77,2	72,2
2JT8DH	LAmax	A	3000,0	88,6	83,0	76,9	71,2	62,7	54,1	48,0	41,2	33,4	25,2
2JT8DH	LAmax	A	6000,0	93,9	88,7	84,5	79,9	72,5	64,0	57,8	50,8	42,9	34,3
2JT8DH	LAmax	D	8000,0	101,1	94,5	90,0	85,2	77,5	68,8	62,5	55,4	47,3	38,7
2JT8DH	LAmax	D	10000,0	103,5	96,9	92,5	87,7	79,9	71,2	64,8	57,6	49,6	41,2
2JT8DH	LAmax	D	12000,0	108,0	101,4	97,0	92,2	84,5	75,8	69,4	62,4	54,4	45,9
2JT8DH	LAmax	D	14000,0	110,7	104,2	99,8	95,1	87,5	79,0	72,8	65,9	58,2	50,0
2JT8DH	SEL	A	3000,0	92,6	88,5	85,0	81,2	75,5	69,0	64,1	58,5	51,9	44,9
2JT8DH	SEL	A	6000,0	97,9	93,6	90,8	87,9	83,0	76,7	71,7	65,9	59,2	51,8
2JT8DH	SEL	D	8000,0	99,5	95,8	93,2	90,3	85,4	79,0	73,8	67,9	61,1	53,6
2JT8DH	SEL	D	10000,0	103,6	99,9	97,3	94,4	89,5	83,0	77,8	71,8	65,0	57,7
2JT8DH	SEL	D	12000,0	107,2	103,5	100,9	98,0	93,1	86,7	81,5	75,6	68,9	61,5

2JT8DH	SEL	D	14000,0	110,8	107,2	104,6	101,8	97,0	90,6	85,6	79,9	73,4	66,4
2JT8DL	LAmax	A	3000,0	92,7	85,7	80,8	75,8	67,8	59,0	52,6	45,4	37,2	28,7
2JT8DL	LAmax	A	6000,0	96,7	89,9	85,3	80,4	72,4	63,6	57,2	50,0	41,8	33,2
2JT8DL	LAmax	D	8000,0	102,0	95,2	90,7	85,8	77,8	69,0	62,6	55,5	47,3	38,7
2JT8DL	LAmax	D	10000,0	105,7	98,5	93,9	89,0	81,0	72,2	65,8	58,6	50,6	42,0
2JT8DL	LAmax	D	12000,0	109,3	102,5	98,0	93,2	85,3	76,5	70,0	62,9	54,9	46,4
2JT8DL	LAmax	D	14000,0	112,5	105,8	101,3	96,4	88,5	79,5	72,9	65,7	57,6	49,1
2JT8DL	SEL	A	3000,0	94,7	90,2	87,0	83,7	78,4	71,7	66,5	60,4	53,5	46,1
2JT8DL	SEL	A	6000,0	97,9	94,0	91,2	88,2	83,0	76,5	71,2	65,2	58,3	50,8
2JT8DL	SEL	D	8000,0	101,2	97,3	94,5	91,5	86,3	79,7	74,5	68,5	61,6	54,1
2JT8DL	SEL	D	10000,0	104,6	101,3	98,4	95,3	90,1	83,6	78,3	72,4	65,5	58,1
2JT8DL	SEL	D	12000,0	108,1	104,7	101,9	99,0	94,0	87,4	82,1	76,2	69,4	62,1
2JT8DL	SEL	D	14000,0	111,7	108,0	105,3	102,4	97,3	90,6	85,3	79,2	72,3	65,0
2JT8DN	LAmax	A	3000,0	90,6	84,2	79,7	74,9	67,3	59,2	53,6	47,7	41,5	35,4
2JT8DN	LAmax	A	5000,0	95,8	89,3	84,8	80,0	72,4	64,3	58,8	52,9	46,6	40,5
2JT8DN	LAmax	D	6000,0	96,8	90,8	86,5	81,8	74,1	65,8	59,9	53,7	47,0	40,4
2JT8DN	LAmax	D	8000,0	101,2	95,2	90,9	86,1	78,5	70,2	64,4	58,2	51,6	45,0
2JT8DN	LAmax	D	10000,0	105,1	99,1	94,7	90,0	82,3	73,8	67,9	61,6	54,8	48,0
2JT8DN	LAmax	D	12000,0	108,5	102,5	98,1	93,3	85,5	77,0	71,0	64,6	57,8	51,0
2JT8DN	LAmax	D	14000,0	111,4	105,4	101,0	96,3	88,5	80,1	74,1	67,8	60,9	54,2
2JT8DN	LAmax	D	16000,0	113,8	107,8	103,4	98,7	90,9	82,5	76,5	70,1	63,3	56,6
2JT8DN	SEL	A	3000,0	94,0	90,4	87,5	84,2	78,4	71,7	66,7	61,3	55,3	49,3
2JT8DN	SEL	A	5000,0	98,5	94,9	92,1	88,8	83,0	76,3	71,4	66,0	60,0	53,9
2JT8DN	SEL	D	6000,0	98,6	94,8	92,0	88,8	83,4	77,4	73,0	68,3	63,1	57,9
2JT8DN	SEL	D	8000,0	102,7	99,0	96,1	92,9	87,6	81,5	77,2	72,5	67,4	62,3
2JT8DN	SEL	D	10000,0	106,6	102,9	100,0	96,8	91,3	85,1	80,7	75,9	70,6	65,3
2JT8DN	SEL	D	12000,0	110,2	106,4	103,5	100,2	94,7	88,4	83,9	79,0	73,7	68,3
2JT8DN	SEL	D	14000,0	113,1	109,5	106,7	103,5	98,0	91,8	87,3	82,4	77,0	71,6
2JT8DN	SEL	D	16000,0	115,9	112,3	109,5	106,3	100,8	94,6	90,1	85,2	79,8	74,4
2JT8DQ	LAmax	A	3000,0	94,9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8

2JT8DQ	LAmax	A	6000,0	99,1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT8DQ	LAmax	D	8000,0	104,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT8DQ	LAmax	D	10000,0	109,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT8DQ	LAmax	D	12000,0	114,6	107,9	103,3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT8DQ	LAmax	D	14000,0	120,1	113,4	108,8	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9
2JT8DQ	SEL	A	3000,0	94,6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2
2JT8DQ	SEL	A	6000,0	99,8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT8DQ	SEL	D	8000,0	104,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT8DQ	SEL	D	10000,0	109,0	105,2	102,5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT8DQ	SEL	D	12000,0	113,8	110,1	107,4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT8DQ	SEL	D	14000,0	119,1	115,4	112,8	110,0	105,1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4
2JT8DW	LAmax	A	3000,0	102,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT8DW	LAmax	A	6000,0	105,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5
2JT8DW	LAmax	D	8000,0	108,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT8DW	LAmax	D	10000,0	111,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT8DW	LAmax	D	12000,0	115,9	108,9	104,3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT8DW	LAmax	D	14000,0	120,8	113,4	109,4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT8DW	SEL	A	3000,0	102,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT8DW	SEL	A	6000,0	106,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT8DW	SEL	D	8000,0	108,8	103,9	100,5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT8DW	SEL	D	10000,0	111,4	107,2	104,3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT8DW	SEL	D	12000,0	115,1	111,1	108,4	105,5	100,2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1
2JT8DW	SEL	D	14000,0	119,8	115,9	113,3	110,5	105,4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT8QW	LAmax	A	3000,0	94,9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8
2JT8QW	LAmax	A	6000,0	99,1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT8QW	LAmax	D	8000,0	104,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT8QW	LAmax	D	10000,0	109,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT8QW	LAmax	D	12000,0	114,6	107,9	103,3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT8QW	LAmax	D	14000,0	120,1	113,4	108,8	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9
2JT8QW	SEL	A	3000,0	94,6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2

2JT8QW	SEL	A	6000,0	99,8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT8QW	SEL	D	8000,0	104,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT8QW	SEL	D	10000,0	109,0	105,2	102,5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT8QW	SEL	D	12000,0	113,8	110,1	107,4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT8QW	SEL	D	14000,0	119,1	115,4	112,8	110,0	105,1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4
2PW535	LAmax	A	500,0	89,5	81,8	76,3	70,3	60,6	50,0	42,6	34,6	26,2	17,7
2PW535	LAmax	A	700,0	89,6	82,2	76,9	71,1	61,6	51,2	43,9	36,1	28,7	19,5
2PW535	LAmax	D	1200,0	96,1	87,5	81,6	75,4	65,6	55,3	48,3	40,9	33,2	25,6
2PW535	LAmax	D	1600,0	99,2	89,9	83,7	77,2	67,2	57,0	50,2	43,1	35,8	28,8
2PW535	LAmax	D	2000,0	100,7	92,2	86,4	80,3	70,9	61,1	54,4	47,4	40,2	33,1
2PW535	LAmax	D	3000,0	103,5	96,4	91,5	86,1	77,3	67,9	61,3	54,3	46,8	39,4
2PW535	SEL	A	500,0	89,4	84,8	81,3	77,4	70,8	63,2	57,8	51,9	45,6	39,1
2PW535	SEL	A	700,0	89,3	85,1	81,8	78,1	71,7	64,5	59,3	53,5	47,3	41,0
2PW535	SEL	D	1200,0	90,8	87,1	84,1	80,7	74,7	67,8	62,8	57,2	51,1	44,9
2PW535	SEL	D	1600,0	92,6	89,0	86,2	82,9	77,2	70,6	65,8	60,5	54,7	48,8
2PW535	SEL	D	2000,0	96,0	92,3	89,4	86,1	80,4	73,9	69,2	64,0	58,3	52,6
2PW535	SEL	D	3000,0	102,3	98,9	96,2	93,1	87,7	81,5	77,0	72,0	66,6	61,1
2R2800	LAmax	A	30,0	92,6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2800	LAmax	A	100,0	103,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2800	LAmax	D	30,0	92,6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2800	LAmax	D	100,0	103,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2800	SEL	A	30,0	96,9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2800	SEL	A	100,0	107,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
2R2800	SEL	D	30,0	96,9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2800	SEL	D	100,0	107,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
3JT8D	LAmax	A	3000,0	104,6	96,6	90,6	84,3	75,8	66,5	60,0	53,0	44,8	36,4
3JT8D	LAmax	A	6000,0	107,4	98,9	93,5	87,8	79,2	70,5	63,9	57,1	49,1	40,5
3JT8D	LAmax	D	8000,0	110,6	102,7	97,6	91,9	83,8	75,2	68,5	61,9	54,0	45,8
3JT8D	LAmax	D	10000,0	113,6	106,3	101,5	96,6	88,3	79,7	73,8	66,9	59,2	50,9
3JT8D	LAmax	D	12000,0	117,9	110,9	106,3	101,4	93,1	84,8	78,8	72,1	64,8	56,6

3JT8D	LAmax	D	14000,0	122,8	115,4	111,4	106,5	98,4	90,2	84,3	77,8	70,6	62,8
3JT8D	SEL	A	3000,0	104,3	99,2	94,9	90,5	84,8	77,6	72,9	67,4	60,8	53,8
3JT8D	SEL	A	6000,0	108,1	102,5	98,7	95,0	89,2	82,9	78,1	72,7	66,1	58,9
3JT8D	SEL	D	8000,0	110,8	105,9	102,5	98,8	93,5	87,7	82,5	77,1	70,9	64,0
3JT8D	SEL	D	10000,0	113,4	109,2	106,3	103,1	97,7	91,5	87,0	81,8	75,5	68,7
3JT8D	SEL	D	12000,0	117,1	113,1	110,4	107,5	102,2	96,3	91,9	87,0	80,8	74,1
3JT8D	SEL	D	14000,0	121,8	117,9	115,3	112,5	107,4	101,7	97,3	92,3	86,5	80,4
3JT8DQ	LAmax	A	3000,0	96,9	90,2	85,6	80,6	72,8	64,3	58,1	51,2	43,3	34,8
3JT8DQ	LAmax	A	6000,0	101,1	94,4	89,8	84,8	77,0	68,5	62,3	55,4	47,5	39,0
3JT8DQ	LAmax	D	8000,0	106,1	99,4	94,8	89,8	82,0	73,6	67,5	60,6	52,9	44,6
3JT8DQ	LAmax	D	10000,0	111,2	104,5	99,9	95,0	87,2	78,8	72,8	66,1	58,5	50,5
3JT8DQ	LAmax	D	12000,0	116,6	109,9	105,3	100,4	92,5	84,3	78,4	71,7	64,4	56,6
3JT8DQ	LAmax	D	14000,0	122,1	115,4	110,8	106,0	98,1	89,9	84,1	77,6	70,4	62,9
3JT8DQ	SEL	A	3000,0	96,6	92,8	89,8	86,8	81,8	75,4	71,0	65,6	59,2	52,2
3JT8DQ	SEL	A	6000,0	101,8	98,0	95,1	92,0	87,0	80,9	76,2	70,8	64,4	57,4
3JT8DQ	SEL	D	8000,0	106,3	102,6	99,7	96,7	91,7	85,7	81,1	75,8	69,6	62,8
3JT8DQ	SEL	D	10000,0	111,0	107,2	104,5	101,5	96,6	90,6	86,1	81,0	74,9	68,3
3JT8DQ	SEL	D	12000,0	115,8	112,1	109,4	106,5	101,6	95,8	91,3	86,2	80,4	74,1
3JT8DQ	SEL	D	14000,0	121,1	117,4	114,8	112,0	107,1	101,4	97,0	92,1	86,4	80,4
3JT8E5	LAmax	A	3000,0	96,4	89,3	84,5	79,3	71,3	62,6	56,1	49,0	41,0	32,0
3JT8E5	LAmax	A	5000,0	98,0	91,3	86,7	81,8	74,0	65,4	59,1	52,2	44,3	35,6
3JT8E5	LAmax	D	7000,0	104,7	97,8	93,0	87,8	79,5	70,3	63,4	55,8	47,3	38,0
3JT8E5	LAmax	D	10000,0	109,2	102,3	97,5	92,4	84,2	75,1	68,4	61,3	53,3	44,7
3JT8E5	LAmax	D	12000,0	112,1	105,3	100,6	95,6	87,7	79,3	73,2	66,7	59,5	51,5
3JT8E5	LAmax	D	14000,0	115,5	108,7	104,1	99,1	91,4	83,1	77,1	70,9	63,9	56,2
3JT8E5	SEL	A	3000,0	98,2	93,4	90,1	86,5	80,8	74,4	69,5	63,9	57,5	50,0
3JT8E5	SEL	A	5000,0	99,8	95,4	92,3	89,0	83,5	77,2	72,5	67,1	60,8	53,6
3JT8E5	SEL	D	7000,0	106,5	101,9	98,6	95,0	89,0	82,1	76,8	70,7	63,8	56,0
3JT8E5	SEL	D	10000,0	111,0	106,4	103,1	99,6	93,7	86,9	81,8	76,2	69,8	62,7
3JT8E5	SEL	D	12000,0	113,9	109,4	106,2	102,8	97,2	91,1	86,6	81,6	76,0	69,5

3JT8E5	SEL	D	14000,0	117,3	112,8	109,7	106,3	100,9	94,9	90,5	85,8	80,4	74,2
3JT8E7	LAmax	A	3000,0	95,1	88,3	84,0	78,3	70,1	61,1	54,4	47,2	39,2	30,4
3JT8E7	LAmax	A	5000,0	98,1	91,3	86,5	81,3	73,1	64,1	57,4	50,2	42,2	33,4
3JT8E7	LAmax	D	7000,0	103,9	97,0	92,2	87,0	78,7	69,5	62,6	55,0	46,5	37,2
3JT8E7	LAmax	D	10000,0	109,1	102,2	97,4	92,2	83,9	74,7	68,0	60,8	52,9	44,0
3JT8E7	LAmax	D	12000,0	111,9	105,2	100,4	95,4	87,4	78,6	72,1	65,1	57,0	47,9
3JT8E7	LAmax	D	14000,0	114,6	107,9	103,2	98,2	90,3	81,7	75,2	68,3	60,5	51,7
3JT8E7	SEL	A	3000,0	96,9	92,4	89,6	85,5	79,6	72,9	67,8	62,1	55,7	48,4
3JT8E7	SEL	A	5000,0	99,9	95,4	92,1	88,5	82,6	75,9	70,8	65,1	58,7	51,4
3JT8E7	SEL	D	7000,0	105,7	101,1	97,8	94,2	88,2	81,3	76,0	69,9	63,0	55,2
3JT8E7	SEL	D	10000,0	110,9	106,3	103,0	99,4	93,4	86,5	81,4	75,7	69,4	62,0
3JT8E7	SEL	D	12000,0	113,7	109,3	106,0	102,6	96,9	90,4	85,5	80,0	73,5	65,9
3JT8E7	SEL	D	14000,0	116,4	112,0	108,8	105,4	99,8	93,5	88,6	83,2	77,0	69,7
4R2800	LAmax	A	30,0	95,6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2800	LAmax	A	100,0	106,5	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9
4R2800	LAmax	D	30,0	95,6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2800	LAmax	D	100,0	106,5	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9
4R2800	SEL	A	30,0	99,9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2800	SEL	A	100,0	110,5	106,0	102,9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
4R2800	SEL	D	30,0	99,9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2800	SEL	D	100,0	110,5	106,0	102,9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
501D13	LAmax	A	30,0	93,0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501D13	LAmax	A	100,0	96,8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501D13	LAmax	D	30,0	93,0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501D13	LAmax	D	100,0	96,8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501D13	SEL	A	30,0	95,0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4
501D13	SEL	A	100,0	97,1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
501D13	SEL	D	30,0	95,0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4
501D13	SEL	D	100,0	97,1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
A310	LAmax	A	3000,0	92,2	86,2	81,7	77,0	69,2	60,4	54,0	47,1	39,4	31,4

A310	LAmax	A	12000,0	95,5	89,4	84,4	79,2	70,8	61,9	55,6	48,6	40,8	32,6
A310	LAmax	D	20000,0	101,6	93,8	88,6	82,7	73,0	63,1	56,1	48,3	40,1	31,8
A310	LAmax	D	30000,0	103,4	95,3	89,9	84,2	75,4	66,1	59,6	52,5	44,5	36,1
A310	LAmax	D	40000,0	104,4	96,9	91,9	86,6	78,3	69,2	62,7	55,7	48,0	39,7
A310	LAmax	D	50000,0	108,8	101,6	96,7	91,5	83,0	73,7	67,7	61,0	53,3	44,8
A310	SEL	A	3000,0	97,5	93,3	90,1	87,0	81,6	75,7	71,2	66,4	60,0	51,9
A310	SEL	A	12000,0	98,9	94,5	91,3	88,0	82,6	76,4	71,8	66,4	60,5	52,3
A310	SEL	D	20000,0	102,7	98,3	94,5	90,5	83,8	76,5	71,6	66,1	59,5	52,7
A310	SEL	D	30000,0	103,7	99,2	95,8	92,3	86,7	80,4	75,8	70,4	64,3	57,6
A310	SEL	D	40000,0	104,5	100,4	97,6	94,4	89,2	83,4	79,0	73,9	68,0	61,4
A310	SEL	D	50000,0	108,0	103,9	101,2	98,2	93,3	87,8	83,6	78,6	72,9	66,4
AE3007	LAmax	A	2000,0	85,5	78,7	74,2	69,3	61,5	52,7	46,4	39,3	31,2	22,7
AE3007	LAmax	A	3000,0	90,4	83,5	78,7	73,5	65,5	56,8	50,6	43,6	35,4	26,9
AE3007	LAmax	D	4000,0	90,8	84,3	79,8	75,1	67,5	58,9	52,6	45,5	37,4	28,6
AE3007	LAmax	D	5000,0	93,0	86,6	82,1	77,4	69,8	61,2	54,9	47,8	39,8	31,3
AE3007	LAmax	D	6000,0	96,0	89,5	85,0	80,3	72,6	64,0	57,7	50,6	42,5	34,0
AE3007	SEL	A	2000,0	89,8	85,6	82,7	79,5	74,1	67,8	63,2	57,7	51,4	44,3
AE3007	SEL	A	3000,0	92,7	88,6	85,6	82,3	77,0	70,9	66,3	61,0	54,8	47,9
AE3007	SEL	D	4000,0	91,7	88,1	85,4	82,5	77,7	72,0	67,6	62,4	56,1	49,1
AE3007	SEL	D	5000,0	93,6	90,0	87,4	84,6	79,8	74,2	69,9	64,8	58,7	51,9
AE3007	SEL	D	6000,0	96,7	93,0	90,3	87,5	82,8	77,2	72,8	67,7	61,6	54,9
AE300C	LAmax	A	1100,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1400,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1900,0	88,6	80,7	75,3	69,5	60,6	51,3	44,9	38,1	31,3	24,5
AE300C	LAmax	D	3500,0	90,6	83,5	78,4	73,1	64,4	55,2	48,7	42,0	34,7	27,5
AE300C	LAmax	D	4500,0	92,7	85,7	80,7	75,5	67,1	58,1	51,9	45,2	38,3	31,4
AE300C	LAmax	D	5500,0	94,7	88,0	83,3	78,2	69,9	60,9	54,7	47,9	40,9	33,9
AE300C	SEL	A	1100,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1400,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1900,0	92,5	87,1	83,3	79,4	73,1	66,4	61,8	56,7	51,8	46,8

AE300C	SEL	D	3500,0	92,9	88,2	84,7	80,8	74,4	67,2	62,1	56,7	50,6	44,6
AE300C	SEL	D	4500,0	95,2	90,4	87,0	83,2	77,1	70,4	65,7	60,6	55,2	49,8
AE300C	SEL	D	5500,0	96,6	92,4	89,3	85,7	79,7	72,9	68,0	62,7	57,0	51,2
AL502L	LAmax	A	1900,0	88,4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL502L	LAmax	A	5000,0	98,0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8
AL502L	LAmax	D	1900,0	88,4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL502L	LAmax	D	5000,0	98,0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8
AL502L	SEL	A	1900,0	90,2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL502L	SEL	A	5000,0	101,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL502L	SEL	D	1900,0	90,2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL502L	SEL	D	5000,0	101,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL502R	LAmax	A	1600,0	91,2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL502R	LAmax	A	5200,0	101,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7
AL502R	LAmax	D	1600,0	91,2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL502R	LAmax	D	5200,0	101,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7
AL502R	SEL	A	1600,0	92,9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL502R	SEL	A	5200,0	102,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
AL502R	SEL	D	1600,0	92,9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL502R	SEL	D	5200,0	102,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
BR710	LAmax	A	1830,0	87,7	80,6	75,8	70,7	62,6	54,0	47,8	41,1	33,7	26,0
BR710	LAmax	A	2000,0	87,9	80,7	75,9	70,7	62,7	54,0	47,9	41,2	33,7	25,9
BR710	LAmax	A	3000,0	88,9	81,7	76,7	71,5	63,4	54,8	48,6	41,7	34,1	26,1
BR710	LAmax	A	4000,0	90,1	82,9	77,9	72,7	64,6	55,9	49,7	42,8	35,1	27,1
BR710	LAmax	A	5000,0	92,5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR710	LAmax	A	6000,0	94,7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR710	LAmax	A	7000,0	96,7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR710	LAmax	A	8000,0	98,4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR710	LAmax	A	9000,0	99,9	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7
BR710	LAmax	A	10000,0	101,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR710	LAmax	A	11000,0	101,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3

BR710	LAmax	A	12000,0	102,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1
BR710	LAmax	A	12900,0	102,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR710	LAmax	D	4000,0	90,0	82,7	77,7	72,5	64,1	55,2	48,9	41,8	33,9	25,7
BR710	LAmax	D	5000,0	92,5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR710	LAmax	D	6000,0	94,7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR710	LAmax	D	7000,0	96,7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR710	LAmax	D	8000,0	98,4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR710	LAmax	D	9000,0	99,9	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7
BR710	LAmax	D	10000,0	101,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR710	LAmax	D	11000,0	101,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3
BR710	LAmax	D	12000,0	102,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1
BR710	LAmax	D	12900,0	102,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR710	SEL	A	1830,0	90,3	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,8	58,7	53,0	46,8
BR710	SEL	A	2000,0	90,3	85,9	82,9	79,7	74,4	68,4	63,9	58,8	53,0	46,8
BR710	SEL	A	3000,0	91,0	86,6	83,6	80,3	75,0	69,1	64,6	59,5	53,6	47,2
BR710	SEL	A	4000,0	92,2	87,6	84,5	81,2	76,0	70,1	65,7	60,6	54,7	48,2
BR710	SEL	A	5000,0	92,7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR710	SEL	A	6000,0	94,7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR710	SEL	A	7000,0	96,5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7
BR710	SEL	A	8000,0	98,1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5
BR710	SEL	A	9000,0	99,6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR710	SEL	A	10000,0	100,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR710	SEL	A	11000,0	102,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR710	SEL	A	12000,0	103,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR710	SEL	A	12900,0	103,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR710	SEL	D	4000,0	90,5	86,4	83,5	80,2	74,9	68,9	64,4	59,2	53,0	46,2
BR710	SEL	D	5000,0	92,7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR710	SEL	D	6000,0	94,7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR710	SEL	D	7000,0	96,5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7
BR710	SEL	D	8000,0	98,1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5

BR710	SEL	D	9000,0	99,6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR710	SEL	D	10000,0	100,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR710	SEL	D	11000,0	102,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR710	SEL	D	12000,0	103,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR710	SEL	D	12900,0	103,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR715	LAmax	A	4250,0	89,2	81,6	76,8	71,6	63,4	54,6	48,3	41,6	34,7	28,2
BR715	LAmax	A	5000,0	89,6	82,4	77,5	72,4	64,2	55,4	49,1	42,3	35,5	28,9
BR715	LAmax	A	5750,0	89,9	83,0	78,2	73,0	64,9	56,1	49,7	43,0	36,1	29,6
BR715	LAmax	A	9875,0	93,8	87,0	82,4	77,6	69,8	61,4	55,3	48,6	41,8	35,3
BR715	LAmax	D	11000,0	95,7	88,9	84,3	79,5	71,7	63,1	57,0	50,2	43,4	36,9
BR715	LAmax	D	13000,0	98,6	91,9	87,3	82,5	74,6	66,0	59,8	52,9	46,0	39,4
BR715	LAmax	D	15000,0	101,2	94,5	90,0	85,1	77,2	68,5	62,2	55,3	48,3	41,6
BR715	LAmax	D	17000,0	103,5	97,0	92,4	87,5	79,6	70,7	64,4	57,4	50,4	43,7
BR715	LAmax	D	19000,0	106,4	99,9	95,3	90,4	82,4	73,4	67,0	60,0	52,9	46,2
BR715	LAmax	D	19750,0	107,5	101,0	96,5	91,6	83,5	74,5	68,1	61,1	53,9	47,2
BR715	SEL	A	4250,0	91,9	87,1	84,1	80,7	75,2	69,0	64,4	59,4	54,2	49,4
BR715	SEL	A	5000,0	92,2	88,0	84,9	81,5	76,1	69,9	65,3	60,3	55,2	50,3
BR715	SEL	A	5750,0	92,5	88,6	85,6	82,2	76,8	70,6	66,0	61,0	55,9	51,1
BR715	SEL	A	9875,0	95,7	91,5	88,7	85,6	80,5	74,8	70,5	65,6	60,7	56,0
BR715	SEL	D	11000,0	97,3	93,1	90,3	87,2	82,1	76,4	72,1	67,2	62,3	57,6
BR715	SEL	D	13000,0	99,8	95,7	92,9	89,8	84,7	78,9	74,7	69,8	64,9	60,2
BR715	SEL	D	15000,0	102,1	98,0	95,2	92,1	87,0	81,2	77,0	72,1	67,2	62,5
BR715	SEL	D	17000,0	104,1	100,1	97,3	94,2	89,1	83,3	79,0	74,2	69,2	64,6
BR715	SEL	D	19000,0	106,6	102,7	99,8	96,7	91,6	85,8	81,5	76,7	71,8	67,2
BR715	SEL	D	19750,0	107,6	103,7	100,8	97,7	92,6	86,8	82,5	77,7	72,8	68,2
CF34	LAmax	A	2000,0	87,3	80,7	76,0	71,1	63,0	54,1	47,6	40,6	33,0	24,6
CF34	LAmax	A	3000,0	90,6	83,8	79,0	73,9	65,6	56,5	49,8	42,7	34,9	26,5
CF34	LAmax	D	4000,0	93,1	86,3	81,5	76,5	68,4	59,6	53,1	46,0	38,2	29,6
CF34	LAmax	D	5000,0	95,0	88,2	83,5	78,6	70,6	61,9	55,6	48,7	40,9	32,3
CF34	LAmax	D	6000,0	97,2	90,9	86,1	81,2	73,2	64,5	58,2	51,5	43,5	34,9

CF34	SEL	A	2000,0	90,9	86,7	83,3	79,9	74,1	67,4	62,4	56,9	50,7	43,9
CF34	SEL	A	3000,0	94,3	89,8	86,5	82,9	76,9	70,0	64,8	59,2	52,9	46,0
CF34	SEL	D	4000,0	96,3	91,8	88,5	85,0	79,1	72,5	67,5	61,9	55,6	48,6
CF34	SEL	D	5000,0	97,7	93,2	90,0	86,5	80,8	74,3	69,5	64,1	57,9	50,7
CF34	SEL	D	6000,0	99,7	95,2	92,0	88,5	82,8	76,3	71,5	66,1	59,9	52,7
CF3410E	LAmax	A	3000,0	90,1	83,6	79,1	74,4	66,9	58,6	52,6	45,7	37,9	29,5
CF3410E	LAmax	A	5000,0	91,9	85,3	80,7	75,9	68,3	59,9	53,9	47,2	39,6	31,4
CF3410E	LAmax	D	8000,0	94,9	88,5	84,0	79,3	71,9	63,7	57,7	51,0	43,3	34,8
CF3410E	LAmax	D	10000,0	97,6	91,1	86,6	81,9	74,3	66,0	60,2	53,4	45,6	37,1
CF3410E	LAmax	D	15000,0	103,3	96,8	92,3	87,5	79,8	71,3	65,1	58,3	50,4	42,0
CF3410E	SEL	A	3000,0	92,5	88,8	86,1	83,2	78,4	72,7	68,3	63,3	57,2	50,5
CF3410E	SEL	A	5000,0	93,9	90,1	87,4	84,4	79,5	73,9	69,6	64,7	58,9	52,4
CF3410E	SEL	D	8000,0	95,9	92,2	89,6	86,7	81,8	76,3	72,1	67,1	61,2	54,5
CF3410E	SEL	D	10000,0	98,6	94,9	92,1	89,2	84,4	78,8	74,6	69,9	63,9	57,2
CF3410E	SEL	D	15000,0	103,8	100,2	97,5	94,6	89,8	84,1	79,9	74,9	69,1	62,6
CF348C5	LAmax	A	2500,0	89,7	83,1	78,6	73,8	66,2	57,6	51,3	44,1	36,0	27,3
CF348C5	LAmax	A	7250,0	91,3	84,7	80,2	75,4	67,6	58,9	52,6	45,5	37,6	29,2
CF348C5	LAmax	D	7250,0	94,5	87,9	83,5	78,7	71,0	62,3	56,0	48,8	40,5	31,7
CF348C5	LAmax	D	16250,0	103,6	97,1	92,6	87,9	80,2	71,6	65,3	58,3	50,3	42,0
CF348C5	SEL	A	2500,0	93,1	89,2	86,4	83,3	78,2	72,0	67,1	61,5	54,9	47,7
CF348C5	SEL	A	7250,0	95,2	91,0	88,1	85,0	79,8	73,6	68,8	63,2	56,8	49,9
CF348C5	SEL	D	7250,0	96,4	92,3	89,5	86,5	81,5	75,3	70,4	64,7	58,0	50,6
CF348C5	SEL	D	16250,0	104,7	100,9	98,2	95,3	90,4	84,4	79,6	74,0	67,6	60,7
CF348E	LAmax	A	3000,0	91,1	84,4	79,8	74,8	66,8	57,8	51,3	44,0	35,9	27,5
CF348E	LAmax	A	4000,0	92,0	85,3	80,7	75,8	67,8	59,0	52,5	45,5	37,6	29,6
CF348E	LAmax	D	7000,0	95,5	88,9	84,3	79,4	71,5	62,8	56,5	49,5	41,6	33,5
CF348E	LAmax	D	9000,0	99,3	92,7	88,2	83,4	75,5	66,8	60,6	53,7	46,0	38,0
CF348E	LAmax	D	11000,0	103,3	96,6	92,0	87,1	79,2	70,3	64,0	57,2	49,6	41,8
CF348E	SEL	A	3000,0	93,5	89,6	86,7	83,5	78,2	72,0	67,2	61,6	55,3	48,6
CF348E	SEL	A	4000,0	94,7	90,7	87,9	84,7	79,4	73,3	68,7	63,3	57,2	50,7

CF348E	SEL	D	7000,0	97,3	93,2	90,5	87,4	82,3	76,2	71,7	66,4	60,4	54,0
CF348E	SEL	D	9000,0	100,3	96,5	93,9	91,0	86,0	80,3	75,9	70,9	65,0	58,6
CF348E	SEL	D	11000,0	103,4	99,7	97,1	94,2	89,4	83,8	79,5	74,6	68,9	62,5
CF565C	LAmax	A	3000,0	93,3	86,6	82,1	77,3	69,7	61,5	55,6	48,9	41,5	33,6
CF565C	LAmax	A	5000,0	94,2	87,3	82,5	77,6	69,9	61,6	55,6	49,0	41,5	33,6
CF565C	LAmax	D	12500,0	98,9	89,4	82,8	76,4	67,3	57,8	51,3	44,2	36,3	27,7
CF565C	LAmax	D	20000,0	103,4	95,3	89,8	83,9	75,3	66,2	59,9	53,0	45,0	36,3
CF565C	LAmax	D	27500,0	106,9	99,4	94,4	89,3	81,0	71,9	65,4	58,3	50,2	41,5
CF565C	SEL	A	3000,0	98,7	92,8	89,9	86,8	81,7	76,0	71,7	66,6	60,8	54,3
CF565C	SEL	A	5000,0	99,0	93,3	90,1	86,9	81,9	76,1	71,8	66,7	60,9	54,3
CF565C	SEL	D	12500,0	98,8	92,6	88,7	84,8	78,6	71,9	67,1	61,6	55,4	48,5
CF565C	SEL	D	20000,0	105,3	99,9	96,4	92,9	87,3	81,0	76,4	70,9	64,7	57,8
CF565C	SEL	D	27500,0	108,0	103,5	100,5	97,4	92,1	86,2	81,7	76,2	70,7	64,6
CF567B	LAmax	A	3000,0	93,0	85,9	81,1	76,1	68,0	59,2	52,5	45,6	37,5	29,3
CF567B	LAmax	A	4000,0	93,6	86,5	81,7	76,6	68,7	59,9	53,4	46,6	37,8	29,7
CF567B	LAmax	A	5000,0	94,1	87,0	82,2	77,2	69,2	60,5	54,1	47,4	39,0	31,1
CF567B	LAmax	A	6000,0	94,6	87,5	82,7	77,6	69,7	61,1	54,7	48,1	40,4	32,9
CF567B	LAmax	A	7000,0	95,0	87,9	83,0	78,0	70,1	61,5	55,2	48,7	41,8	34,5
CF567B	LAmax	D	10000,0	95,2	87,9	83,6	78,8	71,3	63,0	57,3	50,4	44,2	36,9
CF567B	LAmax	D	13000,0	98,1	91,0	86,7	82,0	74,5	66,3	60,7	53,9	46,9	39,6
CF567B	LAmax	D	16000,0	100,5	93,7	89,3	84,6	77,3	69,2	63,5	56,8	49,4	42,1
CF567B	LAmax	D	19000,0	102,7	96,0	91,7	87,1	79,7	71,7	66,1	59,5	52,2	44,9
CF567B	LAmax	D	23500,0	107,2	100,9	96,5	91,9	84,7	76,8	71,4	64,6	57,7	50,4
CF567B	SEL	A	3000,0	95,5	91,3	88,2	84,9	79,5	73,3	68,3	63,2	55,9	49,6
CF567B	SEL	A	4000,0	96,2	91,9	88,8	85,6	80,2	74,1	69,4	64,3	56,8	50,7
CF567B	SEL	A	5000,0	96,7	92,5	89,4	86,1	80,8	74,8	70,1	65,2	58,0	52,4
CF567B	SEL	A	6000,0	97,2	93,0	89,9	86,7	81,4	75,5	70,9	66,0	59,4	54,3
CF567B	SEL	A	7000,0	97,7	93,4	90,4	87,1	81,9	76,0	71,5	66,7	60,8	55,6
CF567B	SEL	D	10000,0	96,3	92,1	89,4	86,3	81,4	75,9	72,0	67,0	61,3	51,9
CF567B	SEL	D	13000,0	99,2	95,2	92,4	89,4	84,7	79,3	75,4	70,5	64,5	56,1

CF567B	SEL	D	16000,0	101,7	97,6	95,0	92,1	87,4	82,1	78,3	73,5	67,3	60,0
CF567B	SEL	D	19000,0	103,9	99,9	97,3	94,5	89,9	84,7	81,0	76,2	70,3	63,7
CF567B	SEL	D	23500,0	108,4	104,5	102,0	99,3	95,0	89,9	86,4	81,5	75,5	69,5
CF66D	LAmax	A	8000,0	99,2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
CF66D	LAmax	A	14000,0	102,1	95,0	89,9	84,5	76,0	67,0	60,6	53,3	45,1	37,1
CF66D	LAmax	D	20000,0	104,5	97,6	92,7	87,5	79,3	70,4	64,1	56,9	48,9	41,0
CF66D	LAmax	D	28000,0	106,2	99,4	94,6	89,5	81,5	72,6	66,4	59,3	51,3	43,6
CF66D	LAmax	D	36000,0	107,8	101,1	96,5	91,5	83,7	74,9	68,7	61,7	53,8	46,2
CF66D	SEL	A	8000,0	100,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
CF66D	SEL	A	14000,0	104,4	99,5	95,9	92,0	85,9	79,0	73,9	68,3	61,7	55,2
CF66D	SEL	D	20000,0	106,8	102,2	98,7	95,0	89,0	82,3	77,3	71,8	65,4	58,9
CF66D	SEL	D	28000,0	109,3	104,8	101,4	98,0	92,2	85,6	80,7	75,3	69,0	62,6
CF66D	SEL	D	36000,0	110,9	106,6	103,3	100,0	94,3	87,8	83,0	77,6	71,4	65,1
CF680C	LAmax	A	5500,0	94,4	87,4	82,8	78,0	70,4	61,9	55,7	48,8	40,9	31,7
CF680C	LAmax	A	7000,0	95,3	88,1	83,5	78,5	70,7	62,1	55,8	49,0	40,9	31,4
CF680C	LAmax	A	12000,0	95,9	88,8	84,1	79,1	71,3	62,7	56,4	49,6	41,7	32,5
CF680C	LAmax	A	15000,0	98,9	91,2	86,2	80,7	72,3	63,4	57,0	50,1	42,0	32,1
CF680C	LAmax	D	17000,0	101,6	93,6	87,8	81,4	71,6	62,2	55,8	48,8	40,6	30,5
CF680C	LAmax	D	21000,0	100,8	93,1	87,6	81,7	72,6	63,6	57,4	50,7	42,7	33,0
CF680C	LAmax	D	25000,0	100,6	93,1	87,8	82,3	73,8	65,0	59,0	52,4	44,7	35,2
CF680C	LAmax	D	33000,0	101,3	94,2	89,3	84,2	76,3	67,9	62,1	55,7	48,2	39,2
CF680C	LAmax	D	41000,0	103,1	96,3	91,5	86,7	79,1	70,9	65,1	58,9	51,5	42,6
CF680C	LAmax	D	54000,0	109,7	103,2	98,8	94,0	86,4	78,2	72,5	66,2	59,0	50,4
CF680C	SEL	A	5500,0	95,9	93,2	90,4	87,2	82,1	76,2	71,6	66,4	60,4	53,5
CF680C	SEL	A	7000,0	96,6	93,7	90,7	87,5	82,2	76,2	71,5	66,4	60,4	53,4
CF680C	SEL	A	12000,0	98,0	94,9	91,8	88,5	83,0	76,9	72,2	67,1	61,0	53,9
CF680C	SEL	A	15000,0	99,2	97,1	93,8	90,1	84,2	77,6	72,9	67,7	61,6	54,5
CF680C	SEL	D	17000,0	104,5	99,3	95,3	90,7	83,1	75,4	70,6	65,4	59,2	51,4
CF680C	SEL	D	21000,0	103,1	98,4	94,7	90,5	83,7	76,8	72,3	67,3	61,4	53,9
CF680C	SEL	D	25000,0	102,5	98,0	94,6	90,8	84,6	78,2	73,8	69,1	63,4	56,2

CF680C	SEL	D	33000,0	102,6	98,5	95,5	92,1	86,7	80,9	76,9	72,3	66,9	60,1
CF680C	SEL	D	41000,0	104,0	100,1	97,3	94,2	89,2	83,8	79,9	75,4	70,1	63,5
CF680C	SEL	D	54000,0	109,8	106,1	103,6	100,8	96,1	90,8	86,9	82,6	77,5	71,2
CF680E	LAmax	A	6000,0	93,8	86,6	82,0	77,2	69,6	61,4	55,4	48,7	41,1	33,0
CF680E	LAmax	A	12000,0	96,7	89,2	84,3	79,1	71,0	62,4	56,2	49,2	41,6	33,5
CF680E	LAmax	D	34000,0	105,5	97,4	92,0	86,3	77,7	68,4	61,8	54,3	46,2	37,4
CF680E	LAmax	D	42000,0	106,0	98,2	93,2	88,0	79,8	70,7	64,2	56,9	48,8	40,1
CF680E	LAmax	D	52000,0	107,5	100,1	95,2	90,2	82,3	73,8	67,6	60,6	52,7	44,0
CF680E	LAmax	D	62000,0	111,7	104,4	99,6	94,5	86,6	78,4	72,4	65,6	57,6	48,8
CF680E	SEL	A	6000,0	99,1	93,5	90,3	87,1	81,9	76,1	71,7	66,6	60,3	53,7
CF680E	SEL	A	12000,0	100,0	94,8	91,5	88,2	82,8	76,9	72,3	67,1	60,8	54,2
CF680E	SEL	D	34000,0	106,7	101,4	98,1	94,5	88,6	82,2	77,6	72,2	65,9	58,9
CF680E	SEL	D	42000,0	107,2	102,4	99,4	96,0	90,6	84,4	79,9	74,6	68,4	61,5
CF680E	SEL	D	52000,0	108,4	104,1	101,2	98,2	93,2	87,4	83,0	77,6	71,6	64,8
CF680E	SEL	D	62000,0	112,7	108,3	105,4	102,5	97,6	91,9	87,7	82,5	76,5	70,4
CF700	LAmax	A	850,0	98,2	90,6	84,9	78,7	68,7	59,1	52,4	45,3	37,6	29,2
CF700	LAmax	A	1500,0	100,5	93,5	88,6	83,5	74,6	64,9	57,6	49,7	41,7	33,0
CF700	LAmax	D	2500,0	101,0	94,0	89,1	84,0	75,9	66,9	60,2	52,8	44,8	36,1
CF700	LAmax	D	3750,0	108,6	101,4	96,3	91,0	82,4	72,6	65,3	57,2	48,4	38,9
CF700	SEL	A	850,0	100,7	95,3	91,2	86,4	78,7	71,4	66,2	60,5	54,4	47,4
CF700	SEL	A	1500,0	102,8	97,8	94,1	90,0	83,4	75,9	70,1	63,7	57,2	50,0
CF700	SEL	D	2500,0	104,2	99,5	96,1	92,5	86,7	79,9	74,7	68,9	62,3	55,1
CF700	SEL	D	3750,0	111,3	106,4	102,8	99,0	92,6	85,1	79,2	72,7	65,4	57,4
CFM562	LAmax	A	5000,0	96,4	89,8	85,2	80,4	72,6	64,0	57,5	50,3	42,1	33,4
CFM562	LAmax	A	10000,0	100,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CFM562	LAmax	D	10000,0	100,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CFM562	LAmax	D	15500,0	106,1	99,5	94,8	89,9	82,3	73,9	67,8	60,8	52,6	43,9
CFM562	SEL	A	5000,0	97,9	93,5	90,4	87,1	81,9	75,6	70,7	64,9	58,2	51,0
CFM562	SEL	A	10000,0	101,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4
CFM562	SEL	D	10000,0	101,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4

CFM562	SEL	D	15500,0	106,5	102,5	99,6	96,5	91,6	85,7	81,0	75,5	68,9	61,6
CFM563	LAmax	A	2500,0	93,4	85,7	80,8	75,6	67,4	58,2	51,5	44,0	36,5	29,1
CFM563	LAmax	A	3500,0	94,5	86,7	81,8	76,5	68,2	59,1	52,5	45,1	37,6	30,4
CFM563	LAmax	A	4500,0	95,8	88,0	83,0	77,7	69,5	60,4	53,9	46,6	39,2	32,1
CFM563	LAmax	A	5500,0	97,2	89,3	84,4	79,1	71,0	62,0	55,6	48,3	41,0	33,9
CFM563	LAmax	D	6500,0	95,8	89,1	84,5	79,6	71,7	63,2	56,9	49,8	42,5	35,7
CFM563	LAmax	D	9000,0	97,0	90,3	85,8	80,9	73,2	64,8	58,6	51,6	44,5	37,8
CFM563	LAmax	D	11500,0	98,6	92,0	87,4	82,7	75,0	66,7	60,6	53,8	46,8	40,2
CFM563	LAmax	D	14000,0	100,4	93,8	89,3	84,5	77,0	68,8	62,8	56,0	49,2	42,7
CFM563	LAmax	D	16500,0	102,2	95,7	91,2	86,5	79,0	70,9	65,0	58,4	51,6	45,3
CFM563	LAmax	D	19000,0	104,4	97,9	93,5	88,9	81,5	73,5	67,6	61,1	54,5	48,3
CFM563	SEL	A	2500,0	94,7	90,2	87,1	83,7	78,1	71,5	66,7	61,1	55,4	49,8
CFM563	SEL	A	3500,0	96,3	91,5	88,3	84,7	79,0	72,5	67,7	62,2	56,6	51,2
CFM563	SEL	A	4500,0	97,6	92,8	89,5	85,8	80,1	73,7	69,0	63,6	58,1	52,8
CFM563	SEL	A	5500,0	98,8	93,9	90,6	86,9	81,4	75,0	70,4	65,1	59,7	54,4
CFM563	SEL	D	6500,0	96,4	92,3	89,3	86,1	80,9	75,2	70,8	65,6	60,3	55,4
CFM563	SEL	D	9000,0	97,9	93,7	90,7	87,5	82,4	76,8	72,5	67,5	62,5	57,7
CFM563	SEL	D	11500,0	99,5	95,4	92,5	89,3	84,3	78,9	74,7	69,9	64,9	60,3
CFM563	SEL	D	14000,0	101,1	97,2	94,4	91,3	86,5	81,2	77,1	72,3	67,5	63,0
CFM563	SEL	D	16500,0	102,8	99,0	96,3	93,5	88,8	83,6	79,6	74,9	70,2	65,8
CFM563	SEL	D	19000,0	104,7	101,2	98,7	96,0	91,5	86,4	82,5	78,0	73,4	69,1
CFM565	LAmax	A	2700,0	91,7	84,4	79,7	74,8	67,0	58,5	52,2	45,3	37,5	29,5
CFM565	LAmax	A	6000,0	93,8	86,1	80,9	75,6	67,4	58,7	52,4	45,5	37,7	29,7
CFM565	LAmax	D	12000,0	100,3	92,0	86,2	80,3	71,1	61,7	55,4	48,6	40,9	33,1
CFM565	LAmax	D	15500,0	102,5	94,9	89,5	83,6	74,0	65,0	58,8	52,1	44,7	36,8
CFM565	LAmax	D	19000,0	104,3	96,6	91,1	85,7	77,2	68,2	62,2	55,5	47,9	40,0
CFM565	LAmax	D	22500,0	105,9	98,9	94,1	88,9	80,9	72,5	66,1	59,4	51,7	43,3
CFM565	SEL	A	2700,0	96,6	90,5	87,5	84,2	78,9	72,8	68,2	62,9	56,8	50,3
CFM565	SEL	A	6000,0	97,4	91,6	88,2	84,8	79,3	73,1	68,5	63,3	57,1	50,6
CFM565	SEL	D	12000,0	100,9	96,2	92,4	88,3	81,9	75,5	71,1	66,0	60,0	53,8

CFM565	SEL	D	15500,0	103,6	99,0	95,3	91,5	85,6	79,3	74,9	69,9	64,2	57,9
CFM565	SEL	D	19000,0	104,7	100,5	97,3	93,9	88,3	82,4	78,1	73,2	67,3	61,0
CFM565	SEL	D	22500,0	106,5	102,4	99,6	96,4	91,4	85,7	81,5	76,5	70,8	64,3
CJ610	LAmax	A	700,0	98,5	91,9	87,3	82,4	74,3	65,0	58,0	50,1	41,3	31,6
CJ610	LAmax	A	1800,0	117,1	110,3	105,6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ610	LAmax	D	1800,0	117,1	110,3	105,6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ610	LAmax	D	2600,0	122,2	115,0	109,8	104,3	95,3	85,3	77,6	68,9	59,0	47,9
CJ610	SEL	A	700,0	100,8	96,4	93,3	89,9	84,0	77,0	71,5	65,1	57,8	49,6
CJ610	SEL	A	1800,0	119,3	114,8	111,6	108,0	101,9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ610	SEL	D	1800,0	119,3	114,8	111,6	108,0	101,9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ610	SEL	D	2600,0	124,7	119,7	116,0	112,0	105,3	97,5	91,3	84,1	75,7	66,1
CT75	LAmax	A	30,0	86,9	80,5	76,1	71,6	64,5	57,0	51,6	45,6	38,6	30,9
CT75	LAmax	A	75,0	88,1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT75	LAmax	D	75,0	88,1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT75	LAmax	D	100,0	95,2	88,9	84,7	80,3	73,4	66,1	60,8	54,8	47,9	40,1
CT75	SEL	A	30,0	87,5	83,4	80,5	77,5	72,7	67,4	63,6	59,1	53,6	47,3
CT75	SEL	A	75,0	89,0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8
CT75	SEL	D	75,0	89,0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8
CT75	SEL	D	100,0	97,0	92,8	90,1	87,3	82,9	77,8	74,0	69,5	64,1	57,8
EPW118	LAmax	A	700,0	88,9	82,0	77,1	71,9	63,6	55,2	49,3	42,9	34,7	27,0
EPW118	LAmax	A	1000,0	88,3	81,5	76,8	71,8	64,0	55,5	49,4	42,4	33,5	25,1
EPW118	LAmax	D	2000,0	85,8	79,2	74,8	70,2	63,0	55,2	49,6	43,2	35,4	28,1
EPW118	LAmax	D	3000,0	86,4	79,9	75,6	71,1	64,0	56,6	51,3	45,6	38,7	32,1
EPW118	LAmax	D	3800,0	92,0	85,7	81,5	77,1	70,4	63,3	58,4	53,0	46,2	39,7
EPW118	SEL	A	700,0	94,5	87,5	82,7	77,5	69,2	60,7	54,9	48,4	40,3	32,6
EPW118	SEL	A	1000,0	94,9	88,1	83,4	78,4	70,6	62,1	56,0	49,0	40,2	31,7
EPW118	SEL	D	2000,0	98,4	91,9	87,4	82,8	75,6	67,8	62,2	55,9	48,1	40,7
EPW118	SEL	D	3000,0	98,7	92,3	87,9	83,4	76,4	68,9	63,7	58,0	51,0	44,5
EPW118	SEL	D	3800,0	100,9	94,6	90,4	86,0	79,3	72,2	67,3	61,9	55,0	48,6
FJ44-4	LAmax	A	600,0	86,7	79,1	73,8	68,1	59,1	49,4	42,7	35,7	28,2	20,8

FJ44-4	LAmax	A	900,0	89,1	81,8	76,6	70,9	61,7	51,7	44,6	37,1	29,1	21,1
FJ44-4	LAmax	D	1700,0	96,4	88,4	82,8	76,9	67,6	57,7	50,9	43,7	36,2	28,8
FJ44-4	LAmax	D	2400,0	98,2	91,8	87,1	81,8	73,2	63,5	56,7	49,3	41,3	33,4
FJ44-4	LAmax	D	3000,0	101,5	95,2	90,6	85,4	76,8	67,3	60,5	53,1	45,2	37,3
FJ44-4	LAmax	D	3300,0	103,8	97,4	92,7	87,5	78,9	69,4	62,7	55,4	47,6	39,8
FJ44-4	SEL	A	600,0	87,3	82,8	79,5	75,9	70,0	63,4	58,8	53,9	48,6	43,3
FJ44-4	SEL	A	900,0	90,4	85,5	82,0	78,1	71,8	64,9	60,0	54,8	49,2	43,6
FJ44-4	SEL	D	1700,0	94,2	90,0	86,8	83,2	77,2	70,5	65,7	60,6	55,0	49,3
FJ44-4	SEL	D	2400,0	98,2	94,4	91,5	88,2	82,5	76,0	71,3	66,1	60,5	54,8
FJ44-4	SEL	D	3000,0	102,0	98,5	95,7	92,5	86,9	80,4	75,7	70,5	64,9	59,1
FJ44-4	SEL	D	3300,0	104,5	101,0	98,2	95,0	89,5	83,2	78,6	73,5	68,0	62,4
GE90	LAmax	A	12000,0	94,2	86,8	81,8	76,8	68,9	60,3	54,1	47,5	40,8	34,5
GE90	LAmax	A	17000,0	95,3	87,9	82,9	77,9	69,9	61,2	55,0	48,3	41,5	35,1
GE90	LAmax	A	22000,0	96,6	89,0	84,0	78,9	70,7	62,0	55,6	48,9	42,0	35,6
GE90	LAmax	A	27000,0	97,9	90,0	84,9	79,7	71,4	62,5	56,2	49,4	42,5	36,0
GE90	LAmax	D	31000,0	97,5	90,7	86,0	80,8	72,8	63,8	57,5	50,4	43,3	36,4
GE90	LAmax	D	41000,0	98,8	92,0	87,3	82,2	74,2	65,3	59,0	52,1	45,1	38,4
GE90	LAmax	D	51000,0	100,6	93,8	89,2	84,1	76,2	67,3	61,1	54,3	47,5	40,9
GE90	LAmax	D	61000,0	102,8	96,0	91,4	86,4	78,5	69,7	63,6	56,9	50,1	43,5
GE90	LAmax	D	71000,0	105,0	98,3	93,7	88,7	80,8	72,1	66,1	59,4	52,7	46,3
GE90	LAmax	D	81000,0	109,0	102,4	97,8	92,9	85,2	76,7	70,8	64,4	58,0	52,0
GE90	SEL	A	12000,0	97,7	92,8	89,5	86,3	80,9	74,9	70,4	65,5	60,5	55,8
GE90	SEL	A	17000,0	98,6	93,9	90,6	87,2	81,7	75,7	71,1	66,1	61,1	56,4
GE90	SEL	A	22000,0	99,8	94,9	91,5	88,1	82,5	76,3	71,7	66,7	61,6	56,9
GE90	SEL	A	27000,0	101,0	95,9	92,4	88,8	83,2	76,9	72,3	67,2	62,1	57,3
GE90	SEL	D	31000,0	100,0	95,8	92,7	89,2	83,5	76,9	72,2	66,9	61,4	56,2
GE90	SEL	D	41000,0	101,2	97,1	94,2	90,7	85,1	78,5	73,9	68,7	63,4	58,4
GE90	SEL	D	51000,0	102,7	98,8	95,9	92,5	87,0	80,6	76,1	71,1	66,0	61,1
GE90	SEL	D	61000,0	104,4	100,6	97,7	94,5	89,2	82,9	78,6	73,7	68,7	64,0
GE90	SEL	D	71000,0	106,1	102,3	99,5	96,4	91,3	85,3	81,1	76,3	71,5	66,9

GE90	SEL	D	81000,0	109,1	105,4	102,7	99,7	95,0	89,6	85,7	81,3	77,0	73,0
GE9015	LAmax	A	12000,0	96,1	88,9	84,3	79,4	71,6	63,2	57,1	50,5	43,8	37,5
GE9015	LAmax	A	17333,0	96,5	89,3	84,6	79,7	71,9	63,4	57,3	50,7	43,9	37,6
GE9015	LAmax	A	22667,0	97,2	90,0	85,3	80,3	72,5	63,9	57,6	51,0	44,1	37,7
GE9015	LAmax	A	28000,0	98,2	90,9	86,1	81,1	73,2	64,5	58,1	51,4	44,4	37,9
GE9015	LAmax	D	39000,0	100,4	93,2	88,4	83,4	75,3	66,5	60,1	52,9	45,6	38,6
GE9015	LAmax	D	50600,0	101,8	94,7	89,9	84,8	76,6	67,7	61,5	54,5	47,4	40,6
GE9015	LAmax	D	62200,0	103,5	96,6	91,8	86,7	78,5	69,6	63,3	56,4	49,4	42,7
GE9015	LAmax	D	73800,0	105,5	98,6	93,8	88,7	80,5	71,7	65,4	58,6	51,7	45,0
GE9015	LAmax	D	85400,0	108,5	101,7	96,9	91,9	83,8	75,1	68,9	62,1	55,3	48,8
GE9015	LAmax	D	97000,0	114,5	107,6	103,0	98,1	90,4	81,8	75,7	68,9	61,9	55,4
GE9015	SEL	A	12000,0	99,5	94,9	91,8	88,7	83,5	77,6	73,1	68,3	63,3	58,6
GE9015	SEL	A	17333,0	99,9	95,2	92,1	88,9	83,6	77,7	73,2	68,3	63,2	58,5
GE9015	SEL	A	22667,0	100,5	95,9	92,8	89,5	84,1	78,1	73,5	68,5	63,4	58,6
GE9015	SEL	A	28000,0	101,3	96,7	93,5	90,2	84,8	78,7	74,0	68,9	63,7	58,9
GE9015	SEL	D	39000,0	102,7	97,8	94,4	90,9	85,3	78,9	74,3	68,9	63,5	58,3
GE9015	SEL	D	50600,0	103,6	98,9	95,7	92,3	86,7	80,4	75,9	70,7	65,5	60,6
GE9015	SEL	D	62200,0	105,0	100,5	97,4	94,1	88,5	82,3	77,9	72,9	67,8	63,0
GE9015	SEL	D	73800,0	106,6	102,3	99,2	96,0	90,5	84,4	80,0	75,1	70,1	65,4
GE9015	SEL	D	85400,0	109,3	105,0	102,1	98,9	93,6	87,7	83,4	78,6	73,7	69,1
GE9015	SEL	D	97000,0	114,7	110,6	107,7	104,7	99,7	94,1	89,9	85,1	80,2	75,6
GENX67	LAmax	A	7000,0	99,0	91,8	87,0	82,2	74,4	65,9	59,6	52,8	45,9	39,4
GENX67	LAmax	A	12000,0	99,6	92,4	87,6	82,8	75,0	66,5	60,2	53,3	46,4	39,9
GENX67	LAmax	A	17000,0	100,0	92,8	88,0	83,2	75,3	66,7	60,4	53,5	46,5	40,0
GENX67	LAmax	A	22000,0	100,4	93,2	88,3	83,4	75,4	66,8	60,4	53,5	46,5	39,9
GENX67	LAmax	D	17000,0	101,0	94,3	89,7	84,9	77,2	68,7	62,5	55,5	48,4	41,5
GENX67	LAmax	D	25000,0	101,5	94,8	90,2	85,3	77,5	68,8	62,6	55,6	48,4	41,6
GENX67	LAmax	D	33000,0	102,9	96,2	91,5	86,6	78,7	70,0	63,7	56,6	49,5	42,6
GENX67	LAmax	D	41000,0	104,8	98,0	93,4	88,5	80,5	71,7	65,4	58,3	51,0	44,1
GENX67	LAmax	D	49000,0	107,0	100,2	95,5	90,6	82,6	73,8	67,4	60,2	53,0	46,0

GENX67	LAmax	D	57000,0	110,1	103,4	98,7	93,8	85,8	76,9	70,5	63,2	55,9	49,0
GENX67	SEL	A	7000,0	101,0	96,8	93,9	90,9	85,7	79,7	75,1	70,0	64,9	60,1
GENX67	SEL	A	12000,0	101,6	97,4	94,5	91,4	86,2	80,2	75,6	70,5	65,3	60,4
GENX67	SEL	A	17000,0	102,3	98,0	95,0	91,9	86,6	80,6	75,9	70,7	65,4	60,5
GENX67	SEL	A	22000,0	102,8	98,5	95,5	92,3	86,9	80,8	76,1	70,8	65,4	60,4
GENX67	SEL	D	17000,0	102,0	98,1	95,3	92,4	87,4	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GENX67	SEL	D	25000,0	102,6	98,6	95,8	92,8	87,6	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GENX67	SEL	D	33000,0	103,9	99,9	97,1	94,0	88,8	82,8	78,4	73,2	68,0	62,9
GENX67	SEL	D	41000,0	105,5	101,6	98,8	95,7	90,5	84,5	80,1	74,9	69,7	64,7
GENX67	SEL	D	49000,0	107,4	103,5	100,7	97,7	92,5	86,6	82,2	77,0	71,8	66,8
GENX67	SEL	D	57000,0	110,1	106,3	103,5	100,6	95,5	89,7	85,3	80,2	75,1	70,2
GP7270	LAmax	A	5500,0	92,0	86,2	81,9	77,4	69,8	61,4	55,3	48,6	41,2	33,5
GP7270	LAmax	A	7500,0	92,4	86,4	82,1	77,5	69,9	61,6	55,5	48,8	41,3	33,5
GP7270	LAmax	A	12000,0	93,4	87,0	82,5	77,9	70,3	61,9	55,8	49,1	41,6	33,7
GP7270	LAmax	A	14000,0	94,0	87,5	82,9	78,1	70,4	62,0	55,9	49,2	41,7	33,9
GP7270	LAmax	D	40000,0	99,3	92,8	88,5	83,7	75,9	67,2	60,9	53,9	45,9	37,3
GP7270	LAmax	D	50000,0	102,0	95,9	91,3	86,5	78,7	70,1	63,8	56,8	48,8	40,2
GP7270	LAmax	D	60000,0	104,1	98,2	93,8	89,1	81,6	73,0	66,8	59,7	51,7	43,1
GP7270	LAmax	D	80000,0	111,3	105,6	101,7	97,1	90,0	81,7	75,5	68,2	61,1	52,5
GP7270	SEL	A	5500,0	96,8	92,6	89,8	86,7	81,6	75,7	71,2	66,2	60,4	54,2
GP7270	SEL	A	7500,0	97,3	93,0	90,0	86,9	81,8	75,9	71,5	66,4	60,6	54,3
GP7270	SEL	A	12000,0	98,4	93,9	90,8	87,6	82,4	76,4	72,0	66,9	61,0	54,6
GP7270	SEL	A	14000,0	99,0	94,3	91,2	88,0	82,7	76,8	72,3	67,2	61,3	54,8
GP7270	SEL	D	40000,0	102,6	98,2	95,0	91,8	86,5	80,6	76,1	71,0	64,9	58,2
GP7270	SEL	D	50000,0	105,6	101,0	97,9	94,8	89,7	83,8	79,5	74,3	68,3	61,6
GP7270	SEL	D	60000,0	107,7	103,5	100,5	97,4	92,2	86,4	82,0	76,9	70,8	64,1
GP7270	SEL	D	80000,0	114,8	111,0	108,5	105,6	100,6	94,9	90,6	85,5	79,6	72,7
IO320B	LAmax	A	55,0	79,0	72,6	68,2	63,6	56,4	48,5	43,0	36,8	30,0	22,9
IO320B	LAmax	A	107,0	79,8	73,3	68,9	64,3	56,8	48,3	42,1	35,3	27,9	20,6
IO320B	LAmax	D	201,0	86,6	79,8	75,1	70,0	62,5	54,3	48,3	41,6	34,2	26,7

IO320B	LAmax	D	214,0	89,5	82,6	77,8	72,7	64,6	56,2	50,1	43,4	35,8	28,1
IO320B	LAmax	D	339,0	96,1	89,0	84,0	78,6	70,2	61,5	55,3	48,3	40,5	32,3
IO320B	SEL	A	55,0	82,3	78,4	75,7	72,9	68,2	62,8	58,8	54,3	49,2	44,1
IO320B	SEL	A	107,0	83,5	79,8	77,1	74,2	69,1	63,0	58,5	53,5	48,0	42,8
IO320B	SEL	D	201,0	90,2	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,9	58,8	53,0	47,2
IO320B	SEL	D	214,0	93,9	89,0	85,7	82,2	76,6	70,4	65,9	60,7	54,7	48,6
IO320B	SEL	D	339,0	98,8	94,5	91,4	88,1	82,5	76,1	71,4	66,1	60,0	53,5
IO360L	LAmax	A	26,6	71,6	64,2	59,7	55,0	47,7	39,8	34,4	28,5	22,4	16,9
IO360L	LAmax	A	58,2	78,8	72,2	67,7	62,9	55,2	46,7	40,7	34,1	27,0	20,3
IO360L	LAmax	D	59,6	82,7	75,6	71,1	66,4	58,9	50,8	45,0	38,6	31,7	24,5
IO360L	LAmax	D	100,0	84,6	77,8	73,2	68,2	60,4	52,0	46,2	39,9	33,5	25,6
IO360L	SEL	A	26,6	73,0	68,7	65,8	63,0	58,6	53,6	50,0	46,2	42,4	38,8
IO360L	SEL	A	58,2	79,3	75,3	72,7	69,9	65,1	59,6	55,5	51,1	46,3	43,0
IO360L	SEL	D	59,6	83,5	79,8	77,2	74,4	69,7	64,1	59,9	55,3	50,3	45,8
IO360L	SEL	D	100,0	84,9	81,4	78,9	76,0	71,2	65,5	61,3	56,5	51,8	46,3
IO540	LAmax	A	2400,0	82,2	75,8	71,7	67,3	60,6	53,5	48,7	43,4	37,7	31,6
IO540	LAmax	A	2500,0	86,4	80,1	75,9	71,5	64,7	57,6	52,7	47,4	41,7	35,6
IO540	LAmax	A	2700,0	94,6	88,2	83,8	79,3	72,0	63,9	58,2	52,2	45,6	38,8
IO540	LAmax	D	2500,0	92,0	85,6	81,2	76,7	69,5	62,0	56,8	51,3	45,2	38,8
IO540	LAmax	D	2700,0	99,0	92,6	88,3	83,8	76,6	68,7	63,1	56,9	50,0	42,7
IO540	SEL	A	2400,0	82,7	79,3	77,0	74,6	70,8	66,6	63,5	60,1	56,1	51,7
IO540	SEL	A	2500,0	86,6	83,2	80,8	78,4	74,4	70,2	67,1	63,7	59,8	55,4
IO540	SEL	A	2700,0	92,9	89,5	87,2	84,6	80,5	75,8	72,2	68,2	63,6	58,4
IO540	SEL	D	2500,0	91,8	88,3	85,8	83,2	78,9	74,1	70,8	67,1	63,0	58,3
IO540	SEL	D	2700,0	96,8	93,5	91,1	88,6	84,3	79,4	75,7	71,5	66,7	61,4
JT15D1	LAmax	A	300,0	83,2	76,3	71,5	66,5	58,6	50,1	43,9	37,1	29,5	21,0
JT15D1	LAmax	A	600,0	85,7	78,8	74,0	69,0	61,1	52,6	46,4	39,6	32,0	23,5
JT15D1	LAmax	D	1200,0	93,2	86,2	81,3	76,0	67,6	58,4	51,8	44,6	36,7	28,1
JT15D1	LAmax	D	1550,0	95,3	88,6	83,9	79,0	71,1	62,3	55,7	48,4	40,1	31,0
JT15D1	SEL	A	300,0	85,6	81,0	77,7	74,2	68,5	62,3	57,6	52,3	46,2	39,2

JT15D1	SEL	A	600,0	86,8	82,2	78,9	75,4	69,7	63,5	58,8	53,5	47,4	40,4
JT15D1	SEL	D	1200,0	96,4	91,7	88,2	84,5	78,3	71,4	66,3	60,6	54,2	47,1
JT15D1	SEL	D	1550,0	98,0	93,6	90,4	87,0	81,4	74,8	69,7	63,9	57,1	49,5
JT15D5	LAmax	A	670,0	90,2	82,7	77,2	71,2	61,7	52,0	45,5	38,5	30,7	21,2
JT15D5	LAmax	A	1500,0	101,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT15D5	LAmax	D	1500,0	101,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT15D5	LAmax	D	2100,0	103,7	97,2	92,6	87,8	80,1	72,0	66,0	59,2	51,1	42,2
JT15D5	SEL	A	670,0	90,2	85,6	82,2	78,4	72,3	65,3	60,3	54,7	48,4	41,4
JT15D5	SEL	A	1500,0	104,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT15D5	SEL	D	1500,0	104,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT15D5	SEL	D	2100,0	106,0	102,4	99,7	96,8	91,6	85,7	81,2	75,9	69,3	61,8
JT3D	LAmax	A	4000,0	111,8	104,5	98,9	93,0	81,8	67,8	59,2	50,9	41,8	32,9
JT3D	LAmax	A	6000,0	114,0	106,8	101,5	95,5	84,6	71,3	63,3	55,3	46,4	37,2
JT3D	LAmax	D	8000,0	115,9	109,0	103,7	98,0	87,6	75,4	67,7	59,8	51,1	42,1
JT3D	LAmax	D	10000,0	117,5	110,8	105,6	100,0	90,4	79,5	71,8	63,8	55,2	46,5
JT3D	LAmax	D	12000,0	118,2	111,5	106,4	101,0	92,1	82,0	74,5	66,8	58,6	49,7
JT3D	LAmax	D	15000,0	119,7	113,0	107,9	102,5	94,0	85,0	78,1	70,3	62,0	53,5
JT3D	SEL	A	4000,0	112,5	107,5	103,6	99,0	90,0	78,3	71,2	64,5	57,0	49,5
JT3D	SEL	A	6000,0	114,8	109,8	105,9	101,5	92,8	81,8	75,2	68,9	61,7	54,1
JT3D	SEL	D	8000,0	117,1	112,0	108,2	104,0	95,9	85,9	79,6	73,4	66,1	58,6
JT3D	SEL	D	10000,0	119,0	113,9	110,1	106,0	98,5	90,0	83,7	77,5	70,1	62,8
JT3D	SEL	D	12000,0	120,7	115,6	111,9	107,7	100,8	92,6	87,1	81,0	73,9	66,5
JT3D	SEL	D	15000,0	122,5	117,4	113,6	109,5	103,1	96,4	90,8	85,1	77,9	70,4
JT3DQ	LAmax	A	3000,0	102,8	95,2	89,6	83,1	74,3	65,0	58,4	51,0	42,6	34,0
JT3DQ	LAmax	A	5000,0	105,2	96,2	89,9	84,4	75,7	66,2	59,5	52,1	43,9	35,5
JT3DQ	LAmax	D	11000,0	107,5	100,8	96,3	91,4	83,5	75,0	68,7	61,7	53,6	45,3
JT3DQ	LAmax	D	15500,0	114,2	107,7	103,2	98,7	91,4	83,7	78,2	72,0	64,9	57,3
JT3DQ	SEL	A	3000,0	104,4	99,4	95,6	91,4	84,8	77,8	72,6	66,7	59,9	52,7
JT3DQ	SEL	A	5000,0	105,1	100,0	96,2	91,9	85,4	78,4	73,2	67,3	60,6	53,7
JT3DQ	SEL	D	11000,0	109,1	105,4	102,7	99,8	95,0	88,9	84,2	78,6	72,1	65,2

JT3DQ	SEL	D	15500,0	116,9	113,3	110,8	108,1	103,5	98,1	94,1	89,4	83,9	77,7
JT4A	LAmax	A	4000,0	109,2	101,7	96,3	90,5	80,6	69,0	61,7	54,5	45,7	36,9
JT4A	LAmax	A	6000,0	111,1	103,6	98,2	92,5	82,7	71,2	63,7	56,3	48,1	39,5
JT4A	LAmax	D	10000,0	116,5	109,3	104,1	98,5	89,3	79,0	71,6	63,7	54,5	45,4
JT4A	LAmax	D	12000,0	119,6	112,4	107,4	102,0	93,1	82,9	75,3	67,4	58,4	48,8
JT4A	LAmax	D	15000,0	125,3	118,3	113,2	108,0	99,1	89,2	81,5	73,5	64,3	54,6
JT4A	SEL	A	4000,0	110,8	105,4	101,2	97,0	89,6	80,6	74,3	68,6	60,9	52,7
JT4A	SEL	A	6000,0	112,7	107,3	103,3	99,0	91,8	82,9	76,8	71,1	63,6	55,7
JT4A	SEL	D	10000,0	117,4	112,4	108,7	104,5	97,4	89,2	83,3	76,9	69,4	61,5
JT4A	SEL	D	12000,0	120,0	115,2	111,6	107,5	100,6	92,6	86,6	80,3	72,6	64,7
JT4A	SEL	D	15000,0	125,5	120,8	117,6	113,5	106,9	99,3	93,3	86,6	78,7	70,6
JT9D7Q	LAmax	A	8560,0	101,8	95,4	91,0	86,3	78,6	69,9	63,6	56,7	49,0	40,9
JT9D7Q	LAmax	A	14000,0	103,3	96,8	92,2	87,1	79,2	70,5	64,2	57,5	49,9	41,9
JT9D7Q	LAmax	D	24370,0	106,3	99,8	95,3	90,3	82,6	74,2	68,1	61,6	54,2	46,4
JT9D7Q	LAmax	D	34850,0	110,0	103,8	99,4	94,7	87,2	78,7	72,7	66,0	58,6	50,8
JT9D7Q	LAmax	D	40240,0	112,5	106,3	102,0	97,3	89,9	81,4	75,3	68,6	61,2	53,4
JT9D7Q	LAmax	D	44940,0	115,3	109,1	104,8	100,0	92,6	84,2	78,0	71,4	63,9	56,1
JT9D7Q	SEL	A	8560,0	103,6	99,5	96,6	93,5	88,1	81,7	77,0	71,6	65,5	58,9
JT9D7Q	SEL	A	14000,0	105,1	100,9	97,8	94,3	88,7	82,3	77,6	72,4	66,4	59,9
JT9D7Q	SEL	D	24370,0	108,1	103,9	100,9	97,5	92,1	86,0	81,5	76,5	70,7	64,4
JT9D7Q	SEL	D	34850,0	111,8	107,9	105,0	101,9	96,7	90,5	86,1	80,9	75,1	68,8
JT9D7Q	SEL	D	40240,0	114,3	110,4	107,6	104,5	99,4	93,2	88,7	83,5	77,7	71,4
JT9D7Q	SEL	D	44940,0	117,1	113,2	110,4	107,2	102,1	96,0	91,4	86,3	80,4	74,1
JT9DBD	LAmax	A	8000,0	106,5	99,5	94,5	89,0	79,8	69,1	61,2	53,2	44,9	36,3
JT9DBD	LAmax	A	14000,0	111,0	104,0	99,0	93,5	84,3	73,6	65,7	57,7	49,4	40,8
JT9DBD	LAmax	D	20000,0	114,3	107,2	102,1	96,5	87,1	76,9	69,8	62,3	54,2	45,4
JT9DBD	LAmax	D	28000,0	116,4	109,3	104,2	98,5	89,0	79,1	72,3	65,0	57,0	48,0
JT9DBD	LAmax	D	36000,0	117,9	110,8	105,7	100,0	90,5	80,6	73,8	66,5	58,5	49,7
JT9DBD	SEL	A	8000,0	108,2	103,5	99,9	96,0	89,1	80,6	74,2	67,6	60,9	53,7
JT9DBD	SEL	A	14000,0	113,2	108,5	104,9	101,0	94,1	85,6	79,2	72,6	65,9	58,7

JT9DBD	SEL	D	20000,0	116,6	111,8	108,1	104,0	96,9	89,0	83,4	77,3	70,7	63,4
JT9DBD	SEL	D	28000,0	118,7	113,9	110,2	106,0	98,8	91,2	85,9	80,0	73,5	66,2
JT9DBD	SEL	D	36000,0	120,2	115,4	111,7	107,5	100,3	92,7	87,4	81,5	75,0	67,7
JT9DFL	LAmax	A	8000,0	103,0	95,5	90,2	84,3	75,1	66,0	59,7	52,6	44,5	35,6
JT9DFL	LAmax	A	16000,0	107,1	99,6	94,3	88,4	79,2	70,1	63,8	56,7	48,6	39,7
JT9DFL	LAmax	D	24000,0	110,6	103,1	97,8	92,1	83,3	74,5	68,3	61,5	53,7	45,4
JT9DFL	LAmax	D	32000,0	113,5	105,9	100,6	95,1	86,5	77,9	71,9	65,3	57,7	49,7
JT9DFL	LAmax	D	40000,0	115,7	108,1	102,8	97,3	88,7	80,1	74,1	67,5	59,9	51,9
JT9DFL	SEL	A	8000,0	102,3	97,8	94,3	90,5	84,4	77,7	72,9	67,3	60,7	53,3
JT9DFL	SEL	A	16000,0	106,3	101,8	98,3	94,5	88,4	81,7	76,9	71,3	64,7	57,3
JT9DFL	SEL	D	24000,0	109,4	105,1	101,7	98,0	92,2	85,8	81,2	75,9	69,7	62,8
JT9DFL	SEL	D	32000,0	111,8	107,4	104,1	100,5	94,9	88,7	84,2	79,1	73,1	66,5
JT9DFL	SEL	D	40000,0	113,8	109,4	106,1	102,5	96,9	90,7	86,2	81,1	75,1	68,5
O320D3	LAmax	A	1500,0	66,9	60,5	56,2	51,7	44,7	37,2	32,1	26,7	21,1	15,9
O320D3	LAmax	A	1600,0	68,1	61,7	57,4	52,9	45,9	38,4	33,2	27,7	21,9	16,6
O320D3	LAmax	A	1800,0	72,1	65,6	61,2	56,6	49,3	41,3	35,8	30,0	23,9	18,0
O320D3	LAmax	D	2150,0	79,8	73,1	68,6	63,9	56,2	47,9	42,2	36,1	29,7	23,1
O320D3	LAmax	D	2442,0	87,3	80,7	76,1	71,2	63,5	55,1	49,4	43,1	36,1	28,7
O320D3	LAmax	D	2600,0	88,8	82,1	77,5	72,6	64,7	56,2	50,2	43,8	36,7	29,3
O320D3	SEL	A	1500,0	69,0	65,6	62,8	60,2	56,0	51,3	48,0	44,5	41,3	38,2
O320D3	SEL	A	1600,0	70,4	67,1	64,6	62,0	57,7	53,0	49,6	45,9	42,3	38,9
O320D3	SEL	A	1800,0	74,1	70,5	68,0	65,3	60,7	55,5	51,8	47,8	43,8	39,9
O320D3	SEL	D	2150,0	80,4	76,9	74,3	71,4	66,5	60,9	57,0	52,7	48,1	43,7
O320D3	SEL	D	2442,0	87,9	84,2	81,5	78,5	73,4	67,9	63,9	59,5	54,4	48,9
O320D3	SEL	D	2600,0	89,4	85,5	82,8	79,8	74,8	69,0	64,8	60,2	55,0	49,2
O470R	LAmax	A	169,0	73,3	67,1	62,9	58,6	51,8	44,6	39,6	34,1	28,1	21,8
O470R	LAmax	A	244,0	73,9	67,7	63,5	59,2	52,5	45,4	40,3	34,8	28,8	22,4
O470R	LAmax	D	533,0	87,5	81,2	77,0	72,7	65,7	58,2	52,7	46,6	39,7	32,3
O470R	LAmax	D	640,0	96,1	89,8	85,5	80,9	73,5	65,0	58,6	51,3	43,0	34,3
O470R	SEL	A	169,0	75,6	71,7	69,0	66,2	61,7	56,7	53,1	49,2	44,7	39,8

O470R	SEL	A	244,0	76,2	72,3	69,6	66,8	62,3	57,3	53,7	49,7	45,1	40,2
O470R	SEL	D	533,0	87,8	83,8	81,1	78,2	73,6	68,2	64,2	59,6	54,2	48,4
O470R	SEL	D	640,0	95,4	91,3	88,5	85,4	80,3	74,1	69,2	63,4	56,5	49,3
OLY593	LAmax	A	10000,0	115,8	109,2	104,6	99,8	92,0	83,2	76,5	68,8	60,3	50,7
OLY593	LAmax	A	20000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OLY593	LAmax	D	20000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OLY593	LAmax	D	28000,0	132,1	124,8	119,6	114,3	106,1	97,3	90,8	83,6	75,1	65,3
OLY593	LAmax	D	32000,0	134,0	126,7	121,4	116,0	107,8	98,9	92,4	85,2	76,7	67,3
OLY593	SEL	A	10000,0	117,7	113,4	110,3	107,0	101,5	94,8	89,6	83,5	76,5	68,3
OLY593	SEL	A	20000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OLY593	SEL	D	20000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OLY593	SEL	D	28000,0	136,4	131,3	127,6	123,8	118,0	111,4	106,4	100,6	93,7	85,7
OLY593	SEL	D	32000,0	138,4	133,2	129,4	125,5	119,6	113,0	108,0	102,2	95,3	87,4
PT6A114	LAmax	A	400,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6A114	LAmax	A	427,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6A114	LAmax	A	463,0	90,3	84,0	79,7	75,2	68,2	60,6	55,1	48,7	41,1	32,6
PT6A114	LAmax	D	1009,0	88,2	82,0	77,8	73,5	66,7	59,1	53,5	47,1	39,4	30,8
PT6A114	LAmax	D	1899,0	90,0	83,8	79,7	75,4	68,7	61,4	56,1	50,1	43,1	35,4
PT6A114	SEL	A	400,0	89,9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6A114	SEL	A	427,0	89,9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6A114	SEL	A	463,0	89,4	85,3	82,4	79,4	74,7	69,3	65,3	60,6	54,7	47,9
PT6A114	SEL	D	1009,0	87,7	83,8	81,1	78,3	73,7	68,4	64,3	59,4	53,2	46,1
PT6A114	SEL	D	1899,0	89,7	85,8	83,2	80,4	75,9	70,9	67,1	62,6	57,1	50,9
PT6A27	LAmax	A	30,0	90,9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6A27	LAmax	A	100,0	95,6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6A27	LAmax	D	30,0	90,9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6A27	LAmax	D	100,0	95,6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6A27	SEL	A	30,0	91,3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0
PT6A27	SEL	A	100,0	95,9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6A27	SEL	D	30,0	91,3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0

PT6A27	SEL	D	100,0	95,9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6A41	LAmax	A	300,0	83,6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6A41	LAmax	A	311,0	83,6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6A41	LAmax	D	820,0	85,2	78,9	74,7	70,3	63,5	56,0	50,6	44,4	37,2	29,1
PT6A41	LAmax	D	1153,0	87,2	81,0	76,9	72,6	65,9	58,6	53,4	47,5	40,6	32,9
PT6A41	SEL	A	300,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6A41	SEL	A	311,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6A41	SEL	D	820,0	86,6	82,5	79,8	77,0	72,3	67,1	63,2	58,5	52,8	46,3
PT6A41	SEL	D	1153,0	88,6	84,7	82,0	79,2	74,8	69,8	66,0	61,6	56,2	50,0
PT6A45	LAmax	A	35,0	87,2	81,0	76,7	72,4	65,1	57,7	52,9	48,0	41,9	35,1
PT6A45	LAmax	A	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6A45	LAmax	D	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6A45	LAmax	D	100,0	94,9	88,6	84,4	80,0	72,6	65,2	60,3	55,4	49,4	42,4
PT6A45	SEL	A	35,0	88,0	84,0	81,3	78,5	74,0	69,2	65,6	61,6	57,0	51,6
PT6A45	SEL	A	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6A45	SEL	D	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6A45	SEL	D	100,0	95,1	91,1	88,4	85,5	81,0	76,1	72,4	68,4	63,8	58,4
PT6A50	LAmax	A	35,0	83,9	78,2	74,0	68,8	60,7	51,8	45,5	38,6	31,4	24,2
PT6A50	LAmax	A	40,0	87,4	81,7	77,5	72,4	64,2	55,5	49,0	42,1	34,4	26,7
PT6A50	LAmax	D	80,0	84,7	78,5	74,4	69,8	62,5	54,0	48,1	41,3	34,0	26,4
PT6A50	LAmax	D	100,0	86,9	80,7	76,6	72,0	64,7	56,2	50,2	43,5	36,4	29,3
PT6A50	SEL	A	35,0	85,7	82,3	79,6	76,0	70,2	63,6	58,9	53,5	47,9	42,2
PT6A50	SEL	A	40,0	89,2	85,8	83,1	79,6	73,7	67,3	62,4	57,0	50,9	44,7
PT6A50	SEL	D	80,0	86,5	82,6	80,0	77,0	72,0	65,8	61,5	56,2	50,5	44,4
PT6A50	SEL	D	100,0	88,7	84,8	82,2	79,2	74,2	68,0	63,6	58,4	52,9	47,3
PT6A67	LAmax	A	400,0	87,8	81,2	76,8	72,2	64,9	56,7	50,6	43,5	35,4	27,1
PT6A67	LAmax	A	600,0	89,1	82,4	77,9	73,3	66,1	58,1	52,3	45,7	37,8	29,2
PT6A67	LAmax	D	1000,0	90,2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6A67	LAmax	D	1100,0	90,2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6A67	LAmax	D	1600,0	87,9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0

PT6A67	LAmax	D	1700,0	87,9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0
PT6A67	SEL	A	400,0	90,6	86,4	83,9	81,0	76,3	70,7	66,2	60,9	54,6	48,2
PT6A67	SEL	A	600,0	90,8	86,6	83,9	80,9	76,3	71,0	66,8	61,8	55,7	48,8
PT6A67	SEL	D	1000,0	92,8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6A67	SEL	D	1100,0	92,8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6A67	SEL	D	1600,0	89,4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7
PT6A67	SEL	D	1700,0	89,4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7
PW119C	LAmax	A	108,0	91,0	84,0	79,0	73,6	64,7	55,1	48,4	41,1	33,2	25,4
PW119C	LAmax	A	465,0	91,8	84,6	79,4	73,7	64,1	53,6	46,5	39,0	31,1	22,9
PW119C	LAmax	D	3412,0	87,2	80,6	76,2	71,5	64,3	56,5	51,0	44,9	38,3	31,6
PW119C	LAmax	D	4300,0	88,8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW119C	LAmax	D	4301,0	88,8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW119C	SEL	A	108,0	95,0	90,3	86,8	82,8	76,2	68,8	63,6	57,8	51,4	45,1
PW119C	SEL	A	465,0	95,3	90,4	86,7	82,5	75,1	66,9	61,3	55,3	48,8	42,2
PW119C	SEL	D	3412,0	90,0	85,7	82,7	79,6	74,6	69,1	65,0	60,5	55,4	50,1
PW119C	SEL	D	4300,0	90,2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8
PW119C	SEL	D	4301,0	90,2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8
PW120	LAmax	A	35,0	87,1	80,3	75,5	70,5	62,4	54,0	48,9	43,8	39,1	34,8
PW120	LAmax	A	40,0	90,0	83,7	79,2	74,3	66,7	59,0	54,0	48,8	43,4	38,1
PW120	LAmax	D	90,0	82,8	76,9	72,9	68,7	62,8	56,3	51,8	47,3	42,3	37,6
PW120	LAmax	D	100,0	85,2	79,4	75,8	71,9	65,9	59,7	55,3	51,0	46,2	41,6
PW120	LAmax	D	150,0	90,2	84,4	80,8	76,9	70,9	64,7	60,3	56,0	51,2	46,6
PW120	SEL	A	35,0	88,9	84,4	81,1	77,7	71,9	65,8	62,3	58,7	55,6	52,8
PW120	SEL	A	40,0	91,8	87,8	84,8	81,5	76,2	70,8	67,4	63,7	59,9	56,1
PW120	SEL	D	90,0	84,6	81,0	78,5	75,9	72,3	68,1	65,2	62,2	58,8	55,6
PW120	SEL	D	100,0	87,0	83,5	81,4	79,1	75,4	71,5	68,7	65,9	62,7	59,6
PW120	SEL	D	150,0	92,0	88,5	86,4	84,1	80,4	76,5	73,7	70,9	67,7	64,6
PW2037	LAmax	A	5000,0	93,3	86,7	82,1	77,1	69,2	60,2	53,4	46,2	38,2	30,2
PW2037	LAmax	A	12000,0	97,8	90,9	86,1	80,9	72,6	63,4	56,5	49,0	40,7	32,4
PW2037	LAmax	D	13000,0	95,6	89,2	84,6	79,6	71,4	62,1	55,2	47,6	39,3	30,8

PW2037	LAmax	D	24000,0	99,7	93,1	88,4	83,2	75,2	66,1	59,8	53,3	46,2	39,0
PW2037	LAmax	D	30000,0	101,5	95,5	91,1	86,4	78,8	70,1	63,7	57,0	49,5	41,9
PW2037	LAmax	D	36000,0	103,7	98,4	94,6	90,5	83,8	75,5	68,9	61,6	53,2	44,6
PW2037	SEL	A	5000,0	95,1	90,8	87,7	84,3	78,7	72,0	66,8	61,1	54,7	48,2
PW2037	SEL	A	12000,0	99,6	95,0	91,7	88,1	82,1	75,2	69,9	63,9	57,2	50,4
PW2037	SEL	D	13000,0	97,4	93,3	90,2	86,8	80,9	73,9	68,6	62,5	55,8	48,8
PW2037	SEL	D	24000,0	101,5	97,2	94,0	90,4	84,7	77,9	73,2	68,2	62,7	57,0
PW2037	SEL	D	30000,0	103,3	99,6	96,7	93,6	88,3	81,9	77,1	71,9	66,0	59,9
PW2037	SEL	D	36000,0	105,5	102,5	100,2	97,7	93,3	87,3	82,3	76,5	69,7	62,6
PW306C	LAmax	A	500,0	84,2	77,2	72,2	66,8	58,1	48,7	42,1	35,1	27,7	20,3
PW306C	LAmax	A	1000,0	85,4	78,1	73,0	67,6	58,8	49,4	42,8	35,9	28,5	21,3
PW306C	LAmax	D	1500,0	86,2	79,5	74,7	69,4	60,7	51,2	44,5	37,2	29,5	21,8
PW306C	LAmax	D	3500,0	95,2	88,8	84,1	78,9	70,3	60,8	54,1	46,9	39,1	31,3
PW306C	LAmax	D	5500,0	101,4	95,1	90,4	85,2	76,5	66,8	60,0	52,6	44,6	36,5
PW306C	SEL	A	500,0	85,4	81,5	78,6	75,2	69,3	62,7	57,8	52,6	46,8	41,0
PW306C	SEL	A	1000,0	86,5	82,4	79,3	75,8	69,9	63,3	58,5	53,4	47,8	42,1
PW306C	SEL	D	1500,0	85,8	82,3	79,5	76,2	70,6	64,0	59,1	53,8	47,9	41,9
PW306C	SEL	D	3500,0	94,9	91,3	88,4	85,2	79,5	72,9	68,1	62,9	57,1	51,2
PW306C	SEL	D	5500,0	101,3	97,9	95,1	91,9	86,3	79,8	75,0	69,7	64,0	58,1
PW4056	LAmax	A	7000,0	99,8	92,4	87,3	82,0	74,1	65,7	59,6	52,8	45,8	39,1
PW4056	LAmax	A	10000,0	99,9	92,4	87,3	82,0	74,2	65,8	59,7	52,8	45,8	39,0
PW4056	LAmax	A	13000,0	100,5	92,9	87,7	82,4	74,5	66,1	60,0	53,1	46,1	39,4
PW4056	LAmax	A	16000,0	101,4	93,6	88,2	82,9	74,9	66,5	60,4	53,6	46,6	40,0
PW4056	LAmax	D	20000,0	101,9	94,4	89,3	83,9	75,7	67,7	61,9	55,5	49,1	42,9
PW4056	LAmax	D	26000,0	103,4	96,2	91,2	86,1	78,0	69,7	64,0	57,6	51,1	44,9
PW4056	LAmax	D	32000,0	105,1	98,0	93,2	88,1	80,2	71,8	66,0	59,7	53,2	47,0
PW4056	LAmax	D	38000,0	107,0	100,1	95,3	90,4	82,5	74,1	68,3	61,9	55,4	49,2
PW4056	LAmax	D	44000,0	109,5	102,7	98,0	93,1	85,3	76,9	71,2	64,8	58,3	52,2
PW4056	LAmax	D	50000,0	113,3	106,5	101,7	96,9	89,1	81,0	75,3	68,9	62,5	56,4
PW4056	SEL	A	7000,0	102,9	98,2	94,9	91,5	86,1	80,1	75,6	70,5	65,2	60,1

PW4056	SEL	A	10000,0	103,3	98,6	95,2	91,7	86,3	80,3	75,8	70,6	65,2	60,1
PW4056	SEL	A	13000,0	103,9	99,1	95,7	92,1	86,6	80,6	76,1	70,9	65,6	60,6
PW4056	SEL	A	16000,0	104,6	99,8	96,3	92,6	87,0	80,9	76,5	71,4	66,3	61,4
PW4056	SEL	D	20000,0	104,5	99,9	96,5	92,7	86,9	81,1	77,1	72,6	68,0	63,6
PW4056	SEL	D	26000,0	105,0	100,7	97,5	94,1	88,7	83,0	79,0	74,5	70,0	65,6
PW4056	SEL	D	32000,0	106,1	102,0	99,0	95,8	90,6	85,0	81,0	76,5	72,0	67,6
PW4056	SEL	D	38000,0	107,6	103,6	100,8	97,7	92,7	87,2	83,3	78,8	74,3	69,9
PW4056	SEL	D	44000,0	109,9	106,0	103,2	100,2	95,4	90,0	86,2	81,8	77,3	73,0
PW4056	SEL	D	50000,0	113,5	109,6	106,9	104,0	99,2	94,2	90,5	86,1	81,7	77,5
PW4158	LAmax	A	4000,0	97,0	90,1	84,8	78,9	70,6	62,1	56,0	49,2	41,5	33,6
PW4158	LAmax	A	12000,0	99,5	92,3	86,8	81,1	72,4	63,4	57,2	50,2	42,5	34,5
PW4158	LAmax	D	23000,0	104,9	95,7	89,4	83,0	73,2	62,8	56,1	49,2	41,7	34,0
PW4158	LAmax	D	32000,0	107,8	99,8	94,4	88,6	79,1	68,1	61,4	54,6	47,0	39,0
PW4158	LAmax	D	41000,0	108,7	101,0	95,9	90,3	81,0	71,5	65,1	58,2	50,5	42,4
PW4158	LAmax	D	50000,0	111,5	103,9	98,9	93,7	85,4	76,6	70,4	63,7	56,0	47,6
PW4158	SEL	A	4000,0	99,7	94,9	91,6	88,2	82,7	76,6	72,0	66,8	60,8	54,3
PW4158	SEL	A	12000,0	102,5	97,8	94,1	90,2	84,2	77,8	73,1	67,8	61,6	55,1
PW4158	SEL	D	23000,0	104,1	98,5	94,2	90,0	83,7	76,8	71,9	66,8	61,0	54,7
PW4158	SEL	D	32000,0	106,1	101,4	97,6	94,0	88,1	81,6	77,0	72,0	66,2	60,0
PW4158	SEL	D	41000,0	107,3	103,1	99,7	96,4	91,0	85,0	80,6	75,7	70,1	63,8
PW4158	SEL	D	50000,0	110,6	106,5	103,4	100,2	95,1	89,5	85,3	80,4	74,6	68,1
PW4460	LAmax	A	9300,0	99,2	92,8	87,4	82,4	74,1	65,9	59,6	53,2	46,6	40,4
PW4460	LAmax	A	22400,0	102,5	95,6	90,5	84,9	76,3	67,5	61,2	54,8	48,1	41,7
PW4460	LAmax	D	24960,0	101,9	94,1	89,1	84,0	76,2	67,6	61,3	54,8	47,2	40,0
PW4460	LAmax	D	37100,0	104,4	97,1	92,4	87,5	80,2	71,9	65,8	59,1	51,7	44,7
PW4460	LAmax	D	49010,0	107,4	100,9	96,4	91,9	84,7	76,9	70,8	64,4	56,7	50,2
PW4460	LAmax	D	53830,0	109,6	103,2	98,6	94,0	87,3	79,4	73,8	67,1	59,7	53,2
PW4460	SEL	A	9300,0	101,0	96,9	93,0	89,6	83,6	77,7	73,0	68,1	63,1	58,4
PW4460	SEL	A	22400,0	104,3	99,7	96,1	92,1	85,8	79,3	74,6	69,7	64,6	59,7
PW4460	SEL	D	24960,0	103,7	98,2	94,7	91,2	85,7	79,4	74,7	69,7	63,7	58,0

PW4460	SEL	D	37100,0	106,2	101,2	98,0	94,7	89,7	83,7	79,2	74,0	68,2	62,7
PW4460	SEL	D	49010,0	109,2	105,0	102,0	99,1	94,2	88,7	84,2	79,3	73,2	68,2
PW4460	SEL	D	53830,0	111,4	107,3	104,2	101,2	96,8	91,2	87,2	82,0	76,2	71,2
PW530A	LAmax	A	500,0	88,7	81,1	75,8	70,1	60,9	51,1	44,3	37,1	29,4	21,9
PW530A	LAmax	A	800,0	90,3	82,7	77,5	71,8	62,9	53,3	46,7	39,7	32,3	25,0
PW530A	LAmax	D	1200,0	94,0	87,0	81,9	76,3	67,2	57,2	50,1	42,6	34,5	26,4
PW530A	LAmax	D	1600,0	95,8	89,1	84,2	78,9	70,0	60,3	53,4	45,9	38,0	30,0
PW530A	LAmax	D	2000,0	98,5	91,8	86,8	81,4	72,4	62,5	55,5	47,9	39,8	31,7
PW530A	LAmax	D	2400,0	100,2	93,6	88,8	83,5	74,7	65,0	58,1	50,7	42,8	34,8
PW530A	SEL	A	500,0	88,6	84,0	80,7	77,1	71,1	64,4	59,7	54,6	49,2	43,7
PW530A	SEL	A	800,0	90,4	85,8	82,5	78,9	73,0	66,6	62,0	57,1	51,8	46,6
PW530A	SEL	D	1200,0	92,2	88,0	84,8	81,3	75,3	68,5	63,7	58,4	52,6	46,9
PW530A	SEL	D	1600,0	95,5	91,5	88,4	84,8	78,8	71,9	66,9	61,4	55,5	49,5
PW530A	SEL	D	2000,0	98,8	94,4	91,2	87,5	81,4	74,6	69,7	64,5	58,7	53,0
PW530A	SEL	D	2400,0	100,2	96,4	93,5	90,1	84,2	77,4	72,5	67,0	61,1	55,0
PW545A	LAmax	A	550,0	91,5	84,2	78,9	73,1	63,6	53,3	46,0	38,2	29,9	21,6
PW545A	LAmax	A	750,0	93,0	85,6	80,3	74,5	65,1	54,7	47,4	39,6	31,3	23,0
PW545A	LAmax	D	1750,0	94,4	87,6	82,7	77,3	68,3	58,5	51,5	44,0	35,9	27,8
PW545A	LAmax	D	2000,0	94,6	87,6	82,5	77,1	68,3	58,7	52,1	45,0	37,5	30,0
PW545A	LAmax	D	2500,0	96,4	89,3	84,3	78,9	70,1	60,6	53,9	46,8	39,3	31,8
PW545A	LAmax	D	3000,0	97,4	90,8	86,1	81,0	72,6	63,5	57,1	50,2	42,8	35,5
PW545A	LAmax	D	3500,0	99,7	93,2	88,5	83,4	75,1	66,0	59,6	52,8	45,6	38,3
PW545A	SEL	A	550,0	92,1	87,1	83,4	79,1	71,7	63,4	57,4	50,8	43,6	36,4
PW545A	SEL	A	750,0	93,6	88,6	84,8	80,5	73,2	64,9	58,9	52,4	45,3	38,1
PW545A	SEL	D	1750,0	94,8	90,3	86,9	83,0	76,3	68,7	63,2	57,2	50,6	44,0
PW545A	SEL	D	2000,0	95,9	91,1	87,5	83,6	77,1	69,8	64,7	59,1	53,1	47,1
PW545A	SEL	D	2500,0	98,0	93,2	89,6	85,7	79,2	71,9	66,8	61,2	55,2	49,2
PW545A	SEL	D	3000,0	98,7	94,4	91,2	87,6	81,5	74,6	69,7	64,3	58,5	52,6
PW545A	SEL	D	3500,0	101,1	96,8	93,6	90,1	84,0	77,2	72,3	67,0	61,3	55,5
PW610F	LAmax	A	79,0	77,0	69,5	64,6	59,8	52,4	44,4	38,6	32,1	24,5	16,3

PW610F	LAmax	A	112,0	77,3	69,8	64,9	59,9	52,4	44,3	38,5	32,0	24,5	16,2
PW610F	LAmax	A	160,0	77,9	70,4	65,4	60,3	52,5	44,4	38,5	32,0	24,5	16,2
PW610F	LAmax	A	208,0	78,5	71,0	66,0	60,8	52,9	44,6	38,7	32,1	24,6	16,3
PW610F	LAmax	A	262,0	79,2	71,8	66,8	61,5	53,5	45,0	39,0	32,4	24,8	16,6
PW610F	LAmax	A	328,0	80,1	72,9	67,9	62,7	54,5	45,8	39,7	32,9	25,2	17,0
PW610F	LAmax	A	404,0	81,2	74,3	69,5	64,3	56,1	47,1	40,7	33,8	26,0	17,7
PW610F	LAmax	D	489,0	83,7	76,9	72,1	66,9	58,4	48,9	42,1	34,6	26,1	17,0
PW610F	LAmax	D	587,0	86,2	79,1	74,2	68,9	60,4	50,9	44,0	36,4	27,8	18,7
PW610F	LAmax	D	689,0	88,3	81,2	76,2	70,9	62,3	52,9	46,0	38,3	29,6	20,4
PW610F	LAmax	D	807,0	90,3	83,3	78,3	73,1	64,6	55,2	48,3	40,5	31,8	22,6
PW610F	LAmax	D	910,0	91,7	84,8	80,0	74,9	66,5	57,1	50,2	42,5	33,7	24,4
PW610F	LAmax	D	935,0	91,9	85,1	80,4	75,3	67,0	57,6	50,7	43,0	34,2	24,9
PW610F	SEL	A	79,0	78,5	74,3	71,3	68,3	63,5	58,1	54,0	49,2	43,4	36,9
PW610F	SEL	A	112,0	78,7	74,4	71,5	68,4	63,5	58,1	54,0	49,1	43,4	36,8
PW610F	SEL	A	160,0	79,0	74,7	71,8	68,7	63,7	58,2	54,0	49,2	43,4	36,8
PW610F	SEL	A	208,0	79,5	75,2	72,3	69,2	64,1	58,4	54,2	49,3	43,5	36,9
PW610F	SEL	A	262,0	80,1	75,9	72,9	69,8	64,7	58,9	54,7	49,7	43,8	37,2
PW610F	SEL	A	328,0	81,0	76,9	74,0	70,8	65,7	59,8	55,5	50,4	44,4	37,7
PW610F	SEL	A	404,0	82,2	78,3	75,5	72,4	67,2	61,3	56,8	51,6	45,4	38,6
PW610F	SEL	D	489,0	83,4	79,6	76,8	73,6	68,4	62,1	57,3	51,7	44,9	37,5
PW610F	SEL	D	587,0	85,7	81,9	78,9	75,7	70,4	64,2	59,4	53,8	47,0	39,6
PW610F	SEL	D	689,0	87,9	84,1	81,0	77,7	72,4	66,3	61,5	55,9	49,2	41,7
PW610F	SEL	D	807,0	90,1	86,3	83,4	80,1	74,9	68,7	64,0	58,4	51,7	44,1
PW610F	SEL	D	910,0	91,8	88,1	85,3	82,2	77,0	70,8	66,1	60,5	53,7	46,1
PW610F	SEL	D	935,0	92,2	88,4	85,7	82,7	77,5	71,3	66,6	60,9	54,2	46,6
PW615F	LAmax	A	300,0	82,8	75,7	70,6	65,1	56,1	46,3	39,5	32,2	24,4	16,6
PW615F	LAmax	A	500,0	87,1	79,9	74,7	69,0	59,8	49,7	42,6	35,0	26,9	18,8
PW615F	LAmax	D	700,0	90,2	83,5	78,6	73,1	64,1	54,0	46,9	39,2	31,0	22,7
PW615F	LAmax	D	900,0	94,8	87,7	82,6	77,0	67,7	57,5	50,3	42,5	34,2	25,9
PW615F	LAmax	D	1100,0	96,4	89,8	85,0	79,6	70,6	60,5	53,4	45,7	37,3	28,9

PW615F	LAmax	D	1300,0	97,4	91,1	86,4	81,2	72,5	62,7	55,8	48,3	40,2	32,0
PW615F	SEL	A	300,0	85,5	81,7	78,7	75,3	69,5	62,8	58,0	52,7	46,9	41,1
PW615F	SEL	A	500,0	87,0	82,9	79,8	76,3	70,4	63,8	59,0	53,9	48,3	42,6
PW615F	SEL	D	700,0	89,6	85,7	82,6	79,0	73,0	65,9	60,8	55,2	49,1	42,8
PW615F	SEL	D	900,0	92,9	89,0	86,0	82,5	76,5	69,6	64,6	59,2	53,2	47,1
PW615F	SEL	D	1100,0	95,6	92,0	89,1	85,7	79,8	73,0	68,0	62,5	56,5	50,4
PW615F	SEL	D	1300,0	97,4	94,1	91,3	88,1	82,4	75,7	70,8	65,4	59,4	53,3
RAISQP	LAmax	A	23,0	77,2	70,0	65,1	59,9	51,5	42,3	36,2	30,0	23,6	17,9
RAISQP	LAmax	A	30,0	78,3	71,3	67,4	61,7	53,9	45,6	39,8	33,6	27,0	20,1
RAISQP	LAmax	D	60,0	84,7	78,1	73,6	68,9	61,5	53,8	48,4	42,6	36,3	29,8
RAISQP	LAmax	D	85,0	89,2	82,7	78,4	74,0	67,2	60,1	55,3	50,2	44,6	38,7
RAISQP	LAmax	D	100,0	96,8	90,5	86,3	82,1	75,4	68,3	63,3	57,7	51,3	44,6
RAISQP	SEL	A	23,0	82,3	77,9	74,7	71,4	65,5	59,2	54,8	50,1	45,6	41,3
RAISQP	SEL	A	30,0	82,6	78,6	76,3	72,7	67,6	61,8	57,6	52,9	48,2	43,9
RAISQP	SEL	D	60,0	87,6	84,1	81,6	78,8	74,1	68,8	65,0	60,8	56,1	51,4
RAISQP	SEL	D	85,0	92,3	88,6	86,1	83,4	79,2	74,7	71,3	68,0	63,9	60,1
RAISQP	SEL	D	100,0	97,8	94,5	92,3	90,0	86,3	82,0	78,9	75,2	70,9	66,0
RB183	LAmax	A	1798,0	94,7	87,6	82,6	77,6	69,3	60,8	54,7	47,4	38,9	29,9
RB183	LAmax	A	2698,0	95,6	89,1	84,5	79,8	72,3	64,0	57,9	50,6	42,0	32,9
RB183	LAmax	A	3147,0	98,1	91,3	86,4	81,6	74,2	65,6	59,5	52,2	43,7	34,8
RB183	LAmax	A	3597,0	98,7	92,2	87,3	82,6	75,6	67,2	61,1	53,8	45,3	36,3
RB183	LAmax	A	4496,0	100,4	94,3	90,1	85,4	78,8	70,4	64,3	57,0	48,5	39,5
RB183	LAmax	D	4496,0	101,6	95,0	90,6	85,8	78,6	70,9	65,2	58,5	50,0	39,6
RB183	LAmax	D	10116,0	119,8	113,4	108,9	104,2	96,9	89,3	83,5	76,9	68,4	58,0
RB183	SEL	A	1798,0	96,5	91,7	88,2	84,8	78,8	72,6	68,1	62,3	55,4	47,9
RB183	SEL	A	2698,0	97,4	93,2	90,1	87,0	81,8	75,8	71,3	65,5	58,5	50,9
RB183	SEL	A	3147,0	99,9	95,4	92,0	88,8	83,7	77,4	72,9	67,1	60,2	52,8
RB183	SEL	A	3597,0	100,5	96,3	92,9	89,8	85,1	79,0	74,5	68,7	61,8	54,3
RB183	SEL	A	4496,0	102,2	98,4	95,7	92,6	88,3	82,2	77,7	71,9	65,0	57,5
RB183	SEL	D	4496,0	103,4	99,1	96,2	93,0	88,1	82,7	78,6	73,4	66,5	57,6

RB183	SEL	D	10116,0	121,6	117,5	114,5	111,4	106,4	101,1	96,9	91,8	84,9	76,0
RB183P	LAmax	A	1798,0	93,7	86,9	82,3	77,3	69,1	60,6	54,2	46,5	37,4	27,6
RB183P	LAmax	A	2698,0	94,0	87,9	83,8	79,5	72,0	63,5	57,0	49,3	40,2	30,5
RB183P	LAmax	A	3147,0	97,0	90,5	85,9	81,3	73,7	64,9	58,5	50,8	41,9	32,4
RB183P	LAmax	A	3597,0	97,8	91,5	87,2	82,5	74,9	66,4	59,9	52,2	43,3	33,7
RB183P	LAmax	A	4496,0	99,9	93,8	89,6	85,3	77,8	69,3	62,8	55,1	46,1	36,4
RB183P	LAmax	D	4496,0	101,5	94,6	89,9	84,9	77,4	69,3	63,3	56,3	47,5	36,5
RB183P	LAmax	D	10116,0	116,3	109,6	104,9	100,1	92,5	84,4	78,4	71,4	62,5	51,5
RB183P	SEL	A	1798,0	95,5	91,0	87,9	84,5	78,6	72,4	67,6	61,4	53,9	45,6
RB183P	SEL	A	2698,0	95,8	92,0	89,4	86,7	81,5	75,3	70,4	64,2	56,7	48,5
RB183P	SEL	A	3147,0	98,8	94,6	91,5	88,5	83,2	76,7	71,9	65,7	58,4	50,4
RB183P	SEL	A	3597,0	99,6	95,6	92,8	89,7	84,4	78,2	73,3	67,1	59,8	51,7
RB183P	SEL	A	4496,0	101,7	97,9	95,2	92,5	87,3	81,1	76,2	70,0	62,6	54,4
RB183P	SEL	D	4496,0	103,3	98,7	95,5	92,1	86,9	81,1	76,7	71,2	64,0	54,5
RB183P	SEL	D	10116,0	118,1	113,7	110,5	107,3	102,0	96,2	91,8	86,3	79,0	69,5
RB2112	LAmax	A	8000,0	99,2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
RB2112	LAmax	A	14000,0	102,8	95,8	90,7	85,3	76,8	67,9	61,5	54,2	46,1	38,1
RB2112	LAmax	D	20000,0	104,8	97,4	93,0	87,8	79,6	70,7	64,4	57,2	49,2	41,4
RB2112	LAmax	D	28000,0	106,7	99,9	95,1	90,0	82,0	73,2	66,9	59,8	51,9	44,1
RB2112	LAmax	D	36000,0	108,3	101,6	97,0	92,0	84,2	75,4	69,2	62,2	54,3	46,7
RB2112	SEL	A	8000,0	100,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
RB2112	SEL	A	14000,0	104,8	100,0	96,4	92,5	86,4	79,5	74,5	68,8	62,3	55,8
RB2112	SEL	D	20000,0	107,3	102,6	99,1	95,5	89,5	82,8	77,8	72,3	65,8	59,5
RB2112	SEL	D	28000,0	109,8	105,3	101,9	98,5	92,7	86,1	81,2	75,8	69,5	63,2
RB2112	SEL	D	36000,0	111,4	107,1	103,8	100,5	94,8	88,3	83,5	78,1	71,9	65,6
RDA532	LAmax	A	32,0	96,4	88,7	82,9	76,2	65,3	55,1	48,3	41,3	34,1	26,4
RDA532	LAmax	A	73,0	98,2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RDA532	LAmax	D	73,0	98,2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RDA532	LAmax	D	100,0	98,6	92,2	87,8	83,4	76,4	68,9	63,4	57,3	50,3	42,0
RDA532	SEL	A	32,0	98,9	93,5	89,1	84,0	75,3	67,3	62,0	56,5	50,8	44,6

RDA532	SEL	A	73,0	100,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RDA532	SEL	D	73,0	100,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RDA532	SEL	D	100,0	101,3	97,2	94,3	91,4	86,7	81,4	77,5	72,8	67,3	60,6
RR535E	LAmax	A	6000,0	91,9	84,7	80,1	75,2	67,4	58,6	52,1	45,1	38,1	31,4
RR535E	LAmax	A	7000,0	92,0	84,9	80,3	75,4	67,6	58,8	52,4	45,4	38,4	31,8
RR535E	LAmax	A	8000,0	92,2	85,2	80,6	75,6	67,8	59,0	52,7	45,8	38,8	32,2
RR535E	LAmax	A	9000,0	92,5	85,5	80,8	75,9	68,0	59,3	53,0	46,2	39,2	32,7
RR535E	LAmax	D	10000,0	91,0	84,0	79,7	75,1	67,5	59,1	53,0	46,3	39,4	33,0
RR535E	LAmax	D	15000,0	95,7	87,9	83,1	78,4	70,8	62,3	56,3	49,8	43,1	36,8
RR535E	LAmax	D	20000,0	99,1	91,1	86,3	81,5	73,8	65,4	59,5	53,0	46,4	40,1
RR535E	LAmax	D	25000,0	101,6	93,9	89,1	84,3	76,7	68,3	62,4	55,9	49,2	43,0
RR535E	LAmax	D	30000,0	103,7	96,5	91,9	87,2	79,6	71,2	65,3	58,7	52,0	45,8
RR535E	LAmax	D	35000,0	106,2	100,3	96,1	91,6	84,1	75,8	69,7	63,0	56,2	49,9
RR535E	SEL	A	6000,0	95,9	90,9	87,8	84,6	79,2	72,9	68,1	62,9	57,6	52,5
RR535E	SEL	A	7000,0	95,8	91,0	88,0	84,7	79,3	73,1	68,4	63,2	58,0	53,0
RR535E	SEL	A	8000,0	95,9	91,2	88,2	84,9	79,6	73,4	68,7	63,6	58,4	53,5
RR535E	SEL	A	9000,0	96,0	91,5	88,5	85,2	79,8	73,7	69,1	64,0	58,9	54,1
RR535E	SEL	D	10000,0	93,9	89,5	86,4	83,5	78,3	72,4	68,0	63,0	57,9	53,2
RR535E	SEL	D	15000,0	98,4	93,9	90,7	87,5	82,1	76,1	71,8	67,0	62,1	57,6
RR535E	SEL	D	20000,0	101,6	97,1	94,0	90,8	85,4	79,4	75,1	70,4	65,7	61,2
RR535E	SEL	D	25000,0	104,0	99,7	96,6	93,5	88,2	82,3	78,1	73,5	68,8	64,4
RR535E	SEL	D	30000,0	106,0	101,8	98,8	95,9	90,8	85,1	81,0	76,5	71,8	67,5
RR535E	SEL	D	35000,0	108,3	104,5	101,8	99,4	94,6	89,4	85,4	80,9	76,2	71,9
SPEYHK	LAmax	A	1000,0	86,5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8
SPEYHK	LAmax	A	2000,0	90,6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPEYHK	LAmax	A	4000,0	98,8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPEYHK	LAmax	A	6000,0	108,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0
SPEYHK	LAmax	A	8000,0	113,5	107,4	103,1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPEYHK	LAmax	A	10000,0	119,4	113,3	109,0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPEYHK	LAmax	D	1000,0	86,5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8

SPEYHK	LAmax	D	2000,0	90,6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPEYHK	LAmax	D	4000,0	98,8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPEYHK	LAmax	D	6000,0	108,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0
SPEYHK	LAmax	D	8000,0	113,5	107,4	103,1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPEYHK	LAmax	D	10000,0	119,4	113,3	109,0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPEYHK	SEL	A	1000,0	89,4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPEYHK	SEL	A	2000,0	93,5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPEYHK	SEL	A	4000,0	101,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPEYHK	SEL	A	6000,0	111,8	107,9	104,9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPEYHK	SEL	A	8000,0	117,3	113,4	110,4	107,0	101,2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPEYHK	SEL	A	10000,0	123,9	120,0	117,0	113,6	107,8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
SPEYHK	SEL	D	1000,0	89,4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPEYHK	SEL	D	2000,0	93,5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPEYHK	SEL	D	4000,0	101,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPEYHK	SEL	D	6000,0	111,8	107,9	104,9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPEYHK	SEL	D	8000,0	117,3	113,4	110,4	107,0	101,2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPEYHK	SEL	D	10000,0	123,9	120,0	117,0	113,6	107,8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
T1KBFP	LAmax	A	5250,0	92,3	85,1	80,3	75,4	67,4	58,8	52,6	45,9	39,1	32,7
T1KBFP	LAmax	A	10500,0	92,7	85,5	80,7	75,7	67,8	59,2	53,0	46,3	39,6	33,3
T1KBFP	LAmax	A	15750,0	93,6	86,4	81,5	76,5	68,6	60,0	53,9	47,2	40,5	34,3
T1KBFP	LAmax	A	21000,0	94,6	87,4	82,5	77,5	69,5	61,0	54,9	48,3	41,7	35,5
T1KBFP	LAmax	D	20000,0	92,9	85,9	81,3	76,4	68,5	60,0	53,9	47,0	40,1	33,6
T1KBFP	LAmax	D	29000,0	94,8	88,0	83,3	78,2	70,1	61,4	55,2	48,5	41,7	35,4
T1KBFP	LAmax	D	38000,0	97,1	90,2	85,7	80,4	72,3	63,5	57,3	50,7	44,0	37,8
T1KBFP	LAmax	D	47000,0	99,5	92,5	88,2	82,8	74,6	65,9	59,8	53,2	46,6	40,4
T1KBFP	LAmax	D	56000,0	101,9	94,8	90,8	85,1	77,0	68,4	62,4	55,9	49,3	43,2
T1KBFP	LAmax	D	65000,0	105,2	97,8	94,2	88,3	80,3	71,9	66,0	59,6	53,2	47,2
T1KBFP	SEL	A	5250,0	94,9	90,5	87,4	84,3	79,1	73,1	68,5	63,4	58,3	53,5
T1KBFP	SEL	A	10500,0	95,9	91,3	88,2	84,9	79,4	73,3	68,7	63,7	58,6	53,9
T1KBFP	SEL	A	15750,0	97,1	92,5	89,2	85,8	80,2	74,1	69,6	64,7	59,6	55,0

T1KBFP	SEL	A	21000,0	98,4	93,7	90,2	86,8	81,2	75,2	70,8	65,9	61,0	56,4
T1KBFP	SEL	D	20000,0	96,4	91,8	88,6	84,8	79,1	73,0	68,5	63,5	58,4	53,6
T1KBFP	SEL	D	29000,0	97,1	92,7	90,0	86,1	80,5	74,5	70,1	65,2	60,3	55,8
T1KBFP	SEL	D	38000,0	98,6	94,3	91,8	87,9	82,4	76,6	72,3	67,5	62,8	58,4
T1KBFP	SEL	D	47000,0	100,5	96,2	94,0	89,9	84,7	78,9	74,8	70,1	65,5	61,2
T1KBFP	SEL	D	56000,0	102,5	98,3	96,2	92,1	87,0	81,5	77,4	72,9	68,3	64,1
T1KBFP	SEL	D	65000,0	105,4	101,2	99,3	95,1	90,2	84,9	81,0	76,6	72,2	68,2
T56A7	LAmax	A	30,0	96,0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56A7	LAmax	A	100,0	99,8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56A7	LAmax	D	30,0	96,0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56A7	LAmax	D	100,0	99,8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56A7	SEL	A	30,0	98,0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4
T56A7	SEL	A	100,0	100,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
T56A7	SEL	D	30,0	98,0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4
T56A7	SEL	D	100,0	100,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
TAY620	LAmax	A	3372,0	89,1	82,7	78,4	73,9	66,8	58,9	53,1	46,9	40,4	34,3
TAY620	LAmax	A	5620,0	93,0	86,8	82,6	78,0	70,7	62,6	56,8	50,3	43,6	37,2
TAY620	LAmax	D	4496,0	91,5	85,3	81,0	76,1	68,7	60,2	54,3	48,0	41,4	35,7
TAY620	LAmax	D	13489,0	106,2	100,2	96,1	91,5	84,4	76,4	70,3	63,6	56,4	50,3
TAY620	SEL	A	3372,0	90,9	86,8	84,0	81,1	76,3	70,7	66,5	61,8	56,9	52,3
TAY620	SEL	A	5620,0	94,8	90,9	88,2	85,2	80,2	74,4	70,2	65,2	60,1	55,2
TAY620	SEL	D	4496,0	93,3	89,4	86,6	83,3	78,2	72,0	67,7	62,9	57,9	53,7
TAY620	SEL	D	13489,0	108,0	104,3	101,7	98,7	93,9	88,2	83,7	78,5	72,9	68,3
TAY650	LAmax	A	3372,0	89,3	82,9	78,6	74,0	66,7	58,8	53,1	46,9	40,4	34,3
TAY650	LAmax	A	5620,0	92,3	86,0	81,7	77,1	69,7	61,7	56,0	49,8	43,3	37,2
TAY650	LAmax	D	4496,0	91,3	84,8	80,2	75,0	67,3	58,6	53,0	47,2	41,1	35,8
TAY650	LAmax	D	13488,0	104,7	98,8	94,6	90,2	83,2	75,5	69,8	63,6	57,1	51,5
TAY650	SEL	A	3372,0	91,1	87,0	84,2	81,2	76,2	70,6	66,5	61,8	56,9	52,3
TAY650	SEL	A	5620,0	94,1	90,1	87,3	84,3	79,2	73,5	69,4	64,7	59,8	55,2
TAY650	SEL	D	4496,0	93,1	88,9	85,8	82,2	76,8	70,4	66,4	62,1	57,6	53,8

TAY650	SEL	D	13488,0	106,5	102,9	100,2	97,4	92,7	87,3	83,2	78,5	73,6	69,5
TAY651	LAmax	A	5000,0	91,4	84,7	80,1	75,3	67,7	59,5	53,7	47,3	40,8	34,6
TAY651	LAmax	A	7000,0	97,9	91,2	86,7	82,0	74,4	66,0	60,1	53,4	46,6	40,1
TAY651	LAmax	D	9000,0	101,2	94,6	90,1	85,4	77,8	69,4	63,3	56,6	49,8	43,3
TAY651	LAmax	D	11000,0	104,0	97,4	92,9	88,2	80,6	72,2	66,2	59,4	52,5	45,9
TAY651	LAmax	D	13000,0	108,4	101,8	97,4	92,7	85,1	76,8	70,8	64,4	57,9	51,7
TAY651	SEL	A	5000,0	95,7	91,1	87,8	84,4	79,0	73,0	68,7	63,7	58,6	53,8
TAY651	SEL	A	7000,0	100,5	96,1	93,1	89,8	84,5	78,4	73,9	68,7	63,4	58,4
TAY651	SEL	D	9000,0	103,5	99,1	96,2	92,9	87,6	81,5	76,9	71,7	66,4	61,3
TAY651	SEL	D	11000,0	106,3	101,9	98,9	95,7	90,4	84,3	79,7	74,3	68,8	63,6
TAY651	SEL	D	13000,0	110,2	105,9	102,9	99,7	94,4	88,3	83,8	78,7	73,5	68,6
TAYGIV	LAmax	A	2000,0	86,0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4
TAYGIV	LAmax	A	3000,0	87,2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TAYGIV	LAmax	A	4000,0	88,5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TAYGIV	LAmax	A	6000,0	91,5	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9
TAYGIV	LAmax	A	8000,0	95,1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TAYGIV	LAmax	A	10000,0	99,1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TAYGIV	LAmax	D	2000,0	86,0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4
TAYGIV	LAmax	D	3000,0	87,2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TAYGIV	LAmax	D	4000,0	88,5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TAYGIV	LAmax	D	6000,0	91,5	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9
TAYGIV	LAmax	D	8000,0	95,1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TAYGIV	LAmax	D	10000,0	99,1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TAYGIV	LAmax	D	11000,0	101,0	95,0	91,0	86,0	79,0	71,0	65,5	60,0	54,0	47,5
TAYGIV	LAmax	D	11200,0	101,5	95,5	91,5	86,5	79,5	71,5	66,0	60,5	54,5	48,0
TAYGIV	SEL	A	2000,0	89,9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TAYGIV	SEL	A	3000,0	90,7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TAYGIV	SEL	A	4000,0	91,6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TAYGIV	SEL	A	6000,0	93,9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TAYGIV	SEL	A	8000,0	96,8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1

TAYGIV	SEL	A	10000,0	100,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TAYGIV	SEL	D	2000,0	89,9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TAYGIV	SEL	D	3000,0	90,7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TAYGIV	SEL	D	4000,0	91,6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TAYGIV	SEL	D	6000,0	93,9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TAYGIV	SEL	D	8000,0	96,8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1
TAYGIV	SEL	D	10000,0	100,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TAYGIV	SEL	D	11000,0	102,0	98,0	95,5	92,0	86,0	79,5	74,5	70,0	64,0	58,5
TAYGIV	SEL	D	11200,0	102,5	98,5	96,0	92,5	86,5	80,0	75,0	70,5	64,5	59,0
TF7312	LAmax	A	1000,0	91,1	84,2	79,2	73,9	65,5	56,6	50,2	43,5	36,3	28,6
TF7312	LAmax	A	1500,0	96,1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7312	LAmax	D	1500,0	96,1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7312	LAmax	D	2650,0	107,5	99,8	94,4	88,9	80,1	70,3	62,9	54,6	45,3	35,0
TF7312	SEL	A	1000,0	93,7	89,0	85,6	81,8	75,6	68,9	64,1	58,8	53,1	46,9
TF7312	SEL	A	1500,0	99,3	94,8	91,4	87,8	81,8	74,9	69,7	64,0	57,6	50,6
TF7312	SEL	D	1500,0	99,3	94,8	91,4	87,8	81,8	74,9	69,7	64,0	57,6	50,6
TF7312	SEL	D	2650,0	110,5	105,0	101,1	97,1	90,6	83,0	77,1	70,3	62,5	53,8
TF7313	LAmax	A	880,0	85,8	78,6	73,4	67,9	59,1	50,0	43,6	36,6	28,8	20,7
TF7313	LAmax	A	2300,0	95,2	88,6	84,1	79,3	71,7	63,4	57,3	50,1	41,6	32,2
TF7313	LAmax	D	2300,0	95,2	88,6	84,1	79,3	71,7	63,4	57,3	50,1	41,6	32,2
TF7313	LAmax	D	3000,0	101,0	94,4	89,8	85,0	77,4	69,1	63,0	55,9	47,6	38,6
TF7313	SEL	A	880,0	87,1	82,9	79,8	76,4	70,8	64,3	59,3	53,8	47,6	41,0
TF7313	SEL	A	2300,0	95,9	92,0	89,3	86,3	81,3	75,4	70,8	65,1	58,1	50,2
TF7313	SEL	D	2300,0	95,9	92,0	89,3	86,3	81,3	75,4	70,8	65,1	58,1	50,2
TF7313	SEL	D	3000,0	103,4	99,4	96,4	93,8	88,8	82,9	78,3	72,7	65,9	58,3
TIO540	LAmax	A	1900,0	77,7	70,8	65,6	61,2	54,5	47,5	42,6	37,3	31,4	25,3
TIO540	LAmax	A	2300,0	83,6	77,1	72,7	68,1	60,9	53,4	48,1	42,5	36,3	29,8
TIO540	LAmax	D	2400,0	85,2	78,7	74,4	69,9	62,8	55,5	50,4	45,0	39,0	32,7
TIO540	LAmax	D	2500,0	89,5	83,1	78,8	74,3	67,3	60,1	55,1	49,7	43,7	37,4
TIO540	SEL	A	1900,0	78,6	74,8	72,3	69,7	65,9	61,7	58,6	55,1	50,9	46,4

TIO540	SEL	A	2300,0	84,3	80,8	78,4	75,9	71,8	67,3	64,0	60,3	55,7	50,6
TIO540	SEL	D	2400,0	86,0	82,5	80,1	77,5	73,5	69,0	65,7	62,1	57,7	52,9
TIO540	SEL	D	2500,0	88,9	85,4	82,9	80,4	76,4	72,0	68,8	65,2	61,0	56,2
TIO542	LAmax	A	2380,0	85,1	78,8	74,6	70,2	63,4	56,2	51,1	45,4	39,2	32,5
TIO542	LAmax	A	2400,0	86,8	80,5	76,3	71,9	65,0	57,6	52,3	46,5	40,1	33,4
TIO542	LAmax	D	2190,0	85,9	79,4	75,0	70,5	63,4	56,0	51,0	45,6	39,7	33,6
TIO542	LAmax	D	2280,0	88,2	81,7	77,4	72,8	65,7	58,1	53,0	47,4	41,4	35,0
TIO542	LAmax	D	2500,0	92,1	85,7	81,3	76,7	69,4	61,7	56,2	50,3	43,8	37,0
TIO542	SEL	A	2380,0	85,2	81,6	79,3	76,8	72,9	68,4	65,2	61,5	57,1	52,4
TIO542	SEL	A	2400,0	86,8	83,2	80,9	78,4	74,3	69,8	66,4	62,5	58,0	53,2
TIO542	SEL	D	2190,0	87,8	84,1	81,6	78,8	74,4	69,5	66,0	62,1	57,9	53,3
TIO542	SEL	D	2280,0	89,5	85,6	82,9	80,2	75,7	70,9	67,4	63,5	59,1	54,3
TIO542	SEL	D	2500,0	93,1	89,4	87,0	84,3	80,0	75,0	71,4	67,3	62,4	57,2
TPE331	LAmax	A	30,0	83,9	77,6	73,4	69,0	62,1	54,6	49,0	42,8	35,6	27,0
TPE331	LAmax	A	100,0	88,4	82,3	78,2	74,0	67,5	60,5	55,4	49,8	43,5	36,4
TPE331	LAmax	D	30,0	83,9	77,6	73,4	69,0	62,1	54,6	49,0	42,8	35,6	27,0
TPE331	LAmax	D	100,0	88,4	82,3	78,2	74,0	67,5	60,5	55,4	49,8	43,5	36,4
TPE331	SEL	A	30,0	84,3	80,2	77,4	74,6	69,9	64,7	60,6	55,9	50,2	43,7
TPE331	SEL	A	100,0	88,5	84,6	82,0	79,3	75,0	70,3	66,7	62,7	57,9	52,2
TPE331	SEL	D	30,0	84,3	80,2	77,4	74,6	69,9	64,7	60,6	55,9	50,2	43,7
TPE331	SEL	D	100,0	88,5	84,6	82,0	79,3	75,0	70,3	66,7	62,7	57,9	52,2
TPE331-S	LAmax	A	300,0	85,5	78,8	74,3	69,5	61,8	53,5	47,6	41,1	33,7	26,0
TPE331-S	LAmax	A	306,0	85,5	78,8	74,3	69,5	61,8	53,5	47,6	41,1	33,7	26,0
TPE331-S	LAmax	A	460,0	84,2	77,5	73,0	68,2	60,5	52,2	46,2	39,5	32,1	24,5
TPE331-S	LAmax	D	1491,0	86,9	80,5	76,1	71,5	64,3	56,6	51,1	45,3	39,1	32,9
TPE331-S	LAmax	D	1791,0	88,1	81,6	77,2	72,6	65,3	57,3	51,5	45,2	38,4	31,5
TPE331-S	LAmax	D	1800,0	88,1	81,6	77,2	72,6	65,3	57,3	51,5	45,2	38,4	31,5
TPE331-S	SEL	A	300,0	88,5	84,1	81,1	77,8	72,4	66,4	61,9	56,9	51,0	44,8
TPE331-S	SEL	A	306,0	88,5	84,1	81,1	77,8	72,4	66,4	61,9	56,9	51,0	44,8
TPE331-S	SEL	A	460,0	86,7	82,3	79,3	76,0	70,6	64,5	59,9	54,8	48,9	42,7

TPE331-5	SEL	D	1491,0	89,7	85,5	82,6	79,6	74,6	69,1	65,1	60,8	56,2	51,4
TPE331-5	SEL	D	1791,0	89,9	85,7	82,8	79,7	74,6	68,9	64,6	59,8	54,5	49,1
TPE331-5	SEL	D	1800,0	89,9	85,7	82,8	79,7	74,6	68,9	64,6	59,8	54,5	49,1
TRENT5	LAmx	A	3000,0	94,6	88,1	83,3	78,3	70,5	61,8	55,6	48,7	41,1	33,2
TRENT5	LAmx	A	5000,0	95,6	88,8	84,0	78,9	70,9	62,1	55,8	48,9	41,2	33,3
TRENT5	LAmx	A	7000,0	96,2	89,6	84,6	79,5	71,3	62,6	56,3	49,3	41,7	33,9
TRENT5	LAmx	A	9000,0	97,2	90,7	85,7	80,5	72,2	63,2	56,8	49,8	42,1	34,1
TRENT5	LAmx	D	30000,0	104,0	96,3	91,0	85,5	77,0	67,8	61,1	53,8	45,9	37,8
TRENT5	LAmx	D	35000,0	104,8	97,3	92,2	86,9	78,6	69,5	62,8	55,7	47,8	39,7
TRENT5	LAmx	D	40000,0	105,8	98,5	93,5	88,3	80,1	71,0	64,4	57,0	49,3	41,1
TRENT5	LAmx	D	47000,0	107,8	100,4	95,4	90,3	82,2	73,2	66,6	59,3	51,3	43,0
TRENT5	SEL	A	3000,0	99,0	94,3	91,0	87,7	82,3	76,1	71,5	66,3	60,4	53,9
TRENT5	SEL	A	5000,0	99,6	94,8	91,6	88,2	82,7	76,4	71,8	66,5	60,5	54,1
TRENT5	SEL	A	7000,0	100,5	95,5	92,3	88,8	83,3	76,9	72,2	66,9	60,9	54,4
TRENT5	SEL	A	9000,0	101,5	96,4	93,1	89,5	83,9	77,5	72,8	67,5	61,4	54,9
TRENT5	SEL	D	30000,0	104,9	100,0	97,0	93,6	88,2	82,0	77,4	72,0	65,9	59,0
TRENT5	SEL	D	35000,0	106,0	101,4	98,4	95,1	89,8	83,7	79,2	73,8	67,6	60,9
TRENT5	SEL	D	40000,0	107,1	102,7	99,7	96,5	91,4	85,4	80,9	75,6	69,4	62,7
TRENT5	SEL	D	47000,0	108,6	104,4	101,5	98,4	93,3	87,3	82,8	77,6	71,6	65,1
TRENT7	LAmx	A	4000,0	93,6	86,6	81,9	77,1	69,4	61,2	55,3	48,7	41,2	33,4
TRENT7	LAmx	A	12000,0	95,1	88,1	83,3	78,4	70,7	62,3	56,2	49,4	41,8	33,8
TRENT7	LAmx	D	31000,0	102,6	95,4	90,6	85,5	77,3	68,0	61,1	53,3	45,0	36,6
TRENT7	LAmx	D	41000,0	102,6	95,3	90,5	85,4	77,4	68,5	62,0	54,7	46,6	38,1
TRENT7	LAmx	D	52000,0	105,6	98,5	93,8	88,8	80,8	72,0	65,5	58,3	50,2	41,8
TRENT7	LAmx	D	62000,0	108,7	101,6	96,9	91,9	83,9	75,1	68,9	62,0	54,1	45,5
TRENT7	SEL	A	4000,0	97,4	93,0	89,8	86,6	81,5	75,7	71,4	66,3	60,5	54,1
TRENT7	SEL	A	12000,0	98,4	94,0	90,8	87,6	82,4	76,5	72,1	67,0	61,1	54,6
TRENT7	SEL	D	31000,0	104,2	99,6	96,5	93,1	87,7	81,2	76,2	70,6	64,3	57,6
TRENT7	SEL	D	41000,0	104,0	99,8	96,9	93,7	88,3	82,2	77,7	72,3	66,2	59,7
TRENT7	SEL	D	52000,0	106,4	102,4	99,6	96,6	91,5	85,5	81,1	75,9	69,9	63,4

TRENT7	SEL	D	62000,0	109,1	105,1	102,4	99,5	94,6	88,9	84,5	79,4	73,4	67,3
TRENT8	LAmax	A	7000,0	93,6	85,9	80,9	75,9	68,1	59,5	53,3	46,7	39,2	30,3
TRENT8	LAmax	A	14000,0	96,4	88,7	83,6	78,3	70,1	61,2	54,9	48,2	40,6	31,8
TRENT8	LAmax	A	22000,0	98,7	90,8	85,6	80,2	71,8	62,8	56,5	49,7	42,0	33,1
TRENT8	LAmax	A	28000,0	100,2	91,9	86,7	81,3	72,9	63,8	57,5	50,8	43,2	34,4
TRENT8	LAmax	D	32000,0	100,4	93,4	88,5	83,3	74,9	65,7	59,4	52,6	44,8	35,6
TRENT8	LAmax	D	42000,0	102,1	95,3	90,6	85,5	77,2	68,1	61,9	55,3	47,7	38,6
TRENT8	LAmax	D	52000,0	103,8	97,1	92,5	87,5	79,3	70,4	64,3	57,8	50,3	41,3
TRENT8	LAmax	D	62000,0	105,7	99,0	94,4	89,6	81,6	72,9	66,9	60,4	52,8	43,8
TRENT8	LAmax	D	72000,0	107,9	101,3	96,9	92,1	84,6	76,2	70,3	63,8	56,3	47,4
TRENT8	LAmax	D	80000,0	110,5	104,0	99,6	95,1	88,0	80,3	74,4	67,9	60,5	52,0
TRENT8	SEL	A	7000,0	97,4	92,1	88,8	85,3	80,0	74,0	69,6	64,8	59,3	52,8
TRENT8	SEL	A	14000,0	99,6	94,6	91,3	87,8	82,2	75,9	71,2	66,2	60,4	53,7
TRENT8	SEL	A	22000,0	101,6	96,7	93,3	89,7	83,9	77,4	72,7	67,6	61,8	55,2
TRENT8	SEL	A	28000,0	103,1	97,9	94,5	90,8	84,9	78,3	73,6	68,6	63,0	56,6
TRENT8	SEL	D	32000,0	102,6	98,4	95,3	91,8	85,9	79,1	74,2	69,1	63,5	57,2
TRENT8	SEL	D	42000,0	104,5	100,4	97,4	94,0	88,2	81,5	76,8	71,9	66,5	60,4
TRENT8	SEL	D	52000,0	106,1	102,1	99,2	95,9	90,3	83,9	79,3	74,4	69,1	63,1
TRENT8	SEL	D	62000,0	107,6	103,8	101,0	97,8	92,4	86,2	81,7	77,0	71,6	65,3
TRENT8	SEL	D	72000,0	109,5	105,8	103,1	100,1	95,0	89,2	84,9	80,2	74,8	68,3
TRENT8	SEL	D	80000,0	111,6	108,0	105,4	102,7	98,0	92,7	88,7	84,2	78,7	72,0
TRENT9	LAmax	A	4000,0	93,1	86,6	82,2	77,5	69,9	61,4	55,3	48,6	41,2	33,5
TRENT9	LAmax	A	6000,0	93,4	86,8	82,3	77,6	70,0	61,5	55,5	48,8	41,4	33,6
TRENT9	LAmax	A	9000,0	93,9	87,2	82,6	77,9	70,3	61,8	55,7	49,1	41,6	33,9
TRENT9	LAmax	A	13000,0	94,2	87,7	83,2	78,5	71,0	62,5	56,4	49,7	42,1	34,3
TRENT9	LAmax	D	40000,0	98,9	92,4	87,8	83,0	75,1	66,4	60,2	53,3	45,6	37,4
TRENT9	LAmax	D	50000,0	101,1	94,9	90,3	85,5	77,6	68,9	62,7	55,8	48,2	40,1
TRENT9	LAmax	D	60000,0	104,1	98,0	93,5	88,6	80,8	72,0	65,7	58,7	50,9	42,7
TRENT9	LAmax	D	80000,0	107,0	101,2	97,0	92,3	84,6	76,0	69,8	62,8	55,0	46,8
TRENT9	SEL	A	4000,0	98,5	93,7	90,5	87,2	82,0	76,0	71,5	66,4	60,6	54,3

TRENT9	SEL	A	6000,0	98,7	93,8	90,6	87,3	82,1	76,1	71,6	66,6	60,8	54,5
TRENT9	SEL	A	9000,0	99,2	94,2	91,0	87,7	82,4	76,4	72,0	66,9	61,1	54,8
TRENT9	SEL	A	13000,0	99,8	95,0	91,8	88,5	83,2	77,3	72,8	67,7	61,7	55,2
TRENT9	SEL	D	40000,0	102,7	98,2	95,0	91,6	86,3	80,3	75,8	70,8	64,9	58,5
TRENT9	SEL	D	50000,0	104,7	100,4	97,4	94,1	88,9	83,0	79,0	73,6	67,8	61,4
TRENT9	SEL	D	60000,0	107,5	103,5	100,6	97,4	92,2	86,2	81,8	76,7	70,8	64,4
TRENT9	SEL	D	80000,0	110,3	106,6	103,7	100,7	95,7	89,9	85,5	80,4	74,6	68,4
TSIO52	LAmax	A	30,0	83,1	76,9	72,6	68,3	61,5	54,1	48,7	42,8	36,4	29,5
TSIO52	LAmax	A	100,0	95,4	89,1	84,9	80,5	73,7	66,3	60,9	55,1	48,8	42,0
TSIO52	LAmax	D	30,0	83,1	76,9	72,6	68,3	61,5	54,1	48,7	42,8	36,4	29,5
TSIO52	LAmax	D	100,0	95,4	89,1	84,9	80,5	73,7	66,3	60,9	55,1	48,8	42,0
TSIO52	SEL	A	30,0	84,6	80,6	77,9	75,1	70,5	65,3	61,4	57,1	52,2	46,8
TSIO52	SEL	A	100,0	97,6	93,6	90,9	88,0	83,4	78,3	74,4	70,1	65,3	59,9
TSIO52	SEL	D	30,0	84,6	80,6	77,9	75,1	70,5	65,3	61,4	57,1	52,2	46,8
TSIO52	SEL	D	100,0	97,6	93,6	90,9	88,0	83,4	78,3	74,4	70,1	65,3	59,9
V2522A	LAmax	A	2000,0	89,7	83,1	78,5	73,4	65,3	56,3	49,8	42,6	34,5	26,3
V2522A	LAmax	A	2700,0	89,9	83,3	78,6	73,6	65,5	56,5	49,9	42,8	34,7	26,6
V2522A	LAmax	A	6000,0	91,8	85,0	80,0	74,8	66,6	57,6	51,0	43,7	35,5	27,2
V2522A	LAmax	D	10000,0	94,8	86,3	80,5	74,7	66,4	57,4	50,9	43,8	36,0	27,9
V2522A	LAmax	D	14000,0	96,6	88,4	83,2	78,2	70,3	61,5	55,1	47,9	39,8	31,5
V2522A	LAmax	D	18000,0	101,4	93,9	89,1	84,0	76,1	67,2	60,8	53,6	46,0	37,7
V2522A	LAmax	D	21000,0	103,1	95,8	91,0	86,1	78,2	69,4	63,2	56,3	48,6	40,5
V2522A	SEL	A	2000,0	93,7	89,5	86,3	82,8	77,0	70,6	65,6	60,2	53,9	47,2
V2522A	SEL	A	2700,0	93,9	89,7	86,4	82,9	77,1	70,7	65,8	60,4	54,0	47,4
V2522A	SEL	A	6000,0	95,6	91,3	87,9	84,1	78,2	71,5	66,7	61,2	54,7	47,9
V2522A	SEL	D	10000,0	94,9	90,1	86,7	83,3	77,9	71,7	67,0	61,7	55,7	49,1
V2522A	SEL	D	14000,0	98,2	94,0	90,9	87,6	82,1	75,7	71,0	65,4	59,2	52,6
V2522A	SEL	D	18000,0	102,6	98,6	95,6	92,5	87,2	81,1	76,6	71,3	65,3	58,9
V2522A	SEL	D	21000,0	103,9	100,0	97,1	94,1	89,0	83,0	78,7	73,6	67,8	61,7
V2525	LAmax	A	3000,0	89,2	83,0	78,2	73,7	66,0	57,5	51,0	44,1	36,5	28,3

V2525	LAmax	A	6950,0	91,0	84,5	80,0	75,0	67,7	58,9	53,0	46,0	38,2	30,0
V2525	LAmax	D	10500,0	93,1	86,5	82,0	77,2	69,9	61,1	55,3	48,7	41,2	33,4
V2525	LAmax	D	13150,0	95,2	88,8	84,0	79,5	72,1	63,5	57,9	51,0	43,8	36,0
V2525	LAmax	D	18500,0	100,0	93,4	88,8	84,0	76,7	68,1	62,2	56,0	48,6	40,8
V2525	LAmax	D	23000,0	104,8	98,5	93,9	89,0	81,8	73,3	67,8	61,0	53,5	45,4
V2525	SEL	A	3000,0	91,9	88,5	85,4	81,9	76,7	71,2	66,9	61,7	55,7	49,1
V2525	SEL	A	6950,0	94,3	90,2	86,6	83,5	78,3	72,8	68,4	63,7	57,5	51,5
V2525	SEL	D	10500,0	95,8	91,6	88,5	85,3	80,2	74,7	70,2	65,7	59,5	54,1
V2525	SEL	D	13150,0	98,1	94,0	91,0	87,9	82,7	76,9	72,7	68,2	62,7	56,7
V2525	SEL	D	18500,0	102,4	98,5	95,7	92,7	87,7	82,2	78,2	73,2	67,8	61,7
V2525	SEL	D	23000,0	106,2	102,7	99,7	97,0	92,2	86,7	82,7	78,0	72,7	66,5
V2527A	LAmax	A	2000,0	89,3	82,8	78,2	73,4	65,8	57,4	51,2	44,4	36,7	28,6
V2527A	LAmax	A	2700,0	89,5	83,0	78,3	73,5	65,8	57,4	51,3	44,4	36,7	28,6
V2527A	LAmax	A	6000,0	91,6	84,7	79,5	74,2	66,5	58,0	51,9	45,0	37,2	29,1
V2527A	LAmax	D	10000,0	94,8	86,3	80,5	74,8	66,5	57,6	51,1	44,0	36,2	28,2
V2527A	LAmax	D	14000,0	96,7	88,6	83,5	78,4	70,5	61,7	55,3	48,1	40,1	31,8
V2527A	LAmax	D	19000,0	101,2	93,9	89,0	84,0	76,1	67,3	61,1	54,1	46,3	38,2
V2527A	LAmax	D	23000,0	104,0	96,9	92,2	87,3	79,4	70,8	64,7	57,9	50,3	42,0
V2527A	SEL	A	2000,0	93,1	89,1	86,1	82,9	77,7	71,7	67,1	61,9	55,8	49,2
V2527A	SEL	A	2700,0	93,3	89,2	86,2	83,0	77,7	71,8	67,2	62,0	55,8	49,3
V2527A	SEL	A	6000,0	94,7	90,5	87,4	83,9	78,5	72,3	67,7	62,5	56,3	49,7
V2527A	SEL	D	10000,0	95,0	90,2	86,8	83,5	78,1	71,8	67,2	61,9	55,9	49,4
V2527A	SEL	D	14000,0	98,3	93,9	90,9	87,6	82,1	75,8	71,1	65,6	59,4	52,8
V2527A	SEL	D	19000,0	102,5	98,4	95,5	92,3	87,2	81,1	76,7	71,5	65,7	59,4
V2527A	SEL	D	23000,0	104,6	100,7	98,0	95,0	90,0	84,3	80,0	75,1	69,5	63,3
V2530	LAmax	A	2000,0	91,8	84,4	79,6	74,5	66,3	57,2	50,5	43,2	35,2	26,9
V2530	LAmax	A	6000,0	93,3	86,1	81,2	75,9	67,6	58,5	51,8	44,4	36,2	27,8
V2530	LAmax	D	13000,0	96,8	88,3	83,2	78,2	70,3	61,4	54,9	47,6	39,6	31,3
V2530	LAmax	D	18000,0	99,6	92,1	87,3	82,3	74,3	65,4	59,0	51,9	44,1	35,9
V2530	LAmax	D	22000,0	103,3	96,1	91,4	86,4	78,5	69,8	63,6	56,9	49,2	41,1

V2530	LAmaz	D	27000,0	107,0	100,0	95,3	90,4	82,6	74,2	68,1	61,5	54,0	45,8
V2530	SEL	A	2000,0	94,6	90,2	86,9	83,4	77,7	71,2	66,2	60,5	54,3	47,6
V2530	SEL	A	6000,0	96,0	91,4	88,1	84,6	78,8	72,3	67,4	61,7	55,4	48,6
V2530	SEL	D	13000,0	98,3	94,3	91,2	87,8	82,2	75,8	71,0	65,5	59,2	52,5
V2530	SEL	D	18000,0	100,8	96,8	93,8	90,7	85,4	79,4	74,8	69,5	63,6	57,1
V2530	SEL	D	22000,0	104,1	100,1	97,3	94,3	89,3	83,5	79,1	74,0	68,4	62,2
V2530	SEL	D	27000,0	107,5	103,5	100,9	98,0	93,2	87,6	83,4	78,6	73,0	67,1

Tabel I-10: Spektralklasser

Spektral-klasse-ID	Operation	Beskrivelse	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
101	Start	2/3-Motor.LavByPass.Tfan	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8
102	Start	2-Motor.HøjByPass.Tfan	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
103	Start	2-Motor.HøjByPass.Tfan	56,7	66,1	70,1	72,8	76,6	73,0	74,5	77,0	75,3	72,2	72,2
104	Start	2-Motor.Lav/MidByPass.Tfan	57,3	56,3	61,5	67,7	71,4	73,7	67,0	72,1	73,8	74,1	71,3
105	Start	2-Motor.HøjByPass.Tfan	66,5	60,4	67,1	75,0	78,2	79,3	71,5	76,7	74,4	74,6	72,3
106	Start	4-Motor.Tfan+Supersonisk	62,5	57,4	66,9	73,7	75,5	74,0	71,4	73,4	73,4	75,7	75,8
107	Start	4-Motor.Tfan	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
108	Start	4-Motor.Tfan	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
109	Start	2-Motor.Tpropel+1/2-Motor.Stempel	64,7	67,1	73,1	89,4	84,5	76,3	89,3	80,7	79,3	79,3	81,6
110	Start	2-Motor.Tpropel+4-Motor.Stempel	71,4	69,9	79,9	87,4	76,5	80,9	86,2	86,0	85,6	81,2	76,8
111	Start	2-Motor.Tpropel	78,0	76,0	90,0	103,0	82,0	85,0	97,0	89,0	94,0	80,0	79,0
112	Start	2/4-Motor.Tpropel	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1
113	Start	2-Motor.Tjet+Tfan.Erhverv	58,5	57,9	60,7	67,0	71,2	72,6	70,3	72,7	72,9	73,5	72,8

136	Start	2-Motor.Tfan.Erhverv	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
137	Start	2-Motor.Tfan.Erhverv	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
138	Start	2-Motor.Tfan.Erhverv	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
201	Indflyvning	2/3-Motor.LavByPass.Tfan	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4
202	Indflyvning	2-Motor.Lav/HøjByPass.Tfan	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1
203	Indflyvning	2-Motor.HøjByPass.Tfan+Erhverv	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
204	Indflyvning	2-Motor.Lav/MidByPass.Tfan	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6
205	Indflyvning	2-Motor.HøjByPass.Tfan	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6
206	Indflyvning	4-Motor.Tjet+Tfan	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0
207	Indflyvning	4-Motor.Tfan	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
208	Indflyvning	4-Motor.Tjet+Tfan	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1
209	Indflyvning	4-Motor.Tfan	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0
210	Indflyvning	2-Motor.Tpropel	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0
211	Indflyvning	2-Motor.Tpropel	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5
212	Indflyvning	2-Motor.Tpropel	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0
213	Indflyvning	4-Motor.Tpropel+Stempel	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0
214	Indflyvning	2/4-Motor.Tpropel	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8
215	Indflyvning	1/2-Motor.Stempel	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0
216	Indflyvning	2-Motor.Tjet+Tfan	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3
235	Indflyvning	2-Motor.Tfan.Erhverv	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
236	Indflyvning	2-Motor.Tfan.Erhverv	62,7	64,8	63,5	62,6	65,4	66,0	69,0	69,5	70,8	66,5	70,4
237	Indflyvning	2-Motor.Tfan.Erhverv	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
238	Indflyvning	2-Motor.Tfan.Erhverv	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0

Spektralklasse-ID	Operation	Beskrivelse	L_50 Hz	L_63 Hz	L_80 Hz	L_100 Hz	L_125 Hz	L_160 Hz	L_200 Hz	L_250 Hz	L_315 Hz	L_400 Hz	L_500 Hz	L_630 Hz	L_800 Hz	L_1000 Hz										
101	Start	2/3-	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8	71,6	72,3	70,0	68,3	66,6	64,2	61,4	58,6	54,8	50,9	45,7	43,9	40,9

203	Indflyvning	2-Motor.HøjByPass.Tfan+Erhverv	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9	73,1	71,6	70,0	70,4	67,4	67,4	70,8	69,7	72,1	64,2	56,4	49,6	38,9
204	Indflyvning	2-Motor.Lav/MidByPass.Tfan	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6	72,1	72,1	70,0	66,3	63,6	59,9	57,5	54,8	51,8	48,8	45,8	42,8	39,8
205	Indflyvning	2-Motor.HøjByPass.Tfan	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6	72,0	71,0	70,0	68,9	67,2	65,8	64,4	63,0	62,0	60,6	54,4	48,5	39,0
206	Indflyvning	4-Motor.Tjet+Tfan	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0	70,4	71,8	70,0	69,6	66,6	62,9	62,0	62,7	59,1	58,8	53,3	50,2	40,6
207	Indflyvning	4-Motor.Tfan	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5	71,2	70,5	70,0	68,7	67,1	67,5	69,4	71,1	72,5	65,7	59,3	52,2	45,6
208	Indflyvning	4-Motor.Tjet+Tfan	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1	70,1	69,0	70,0	70,9	70,2	70,6	81,3	73,7	62,8	62,6	56,0	49,6	37,9
209	Indflyvning	4-Motor.Tfan	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0	69,0	69,0	70,0	72,0	77,0	72,0	72,0	70,0	66,0	63,0	57,0	49,0	38,0
210	Indflyvning	2-Motor.Tpropel	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0	76,0	71,0	70,0	68,0	68,0	65,0	63,0	60,0	56,0	53,0	52,0	42,0	28,0
211	Indflyvning	2-Motor.Tpropel	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5	75,2	71,6	70,0	70,7	69,6	68,6	67,5	67,0	63,9	59,9	53,0	45,7	40,0
212	Indflyvning	2-Motor.Tpropel	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0	77,0	73,0	70,0	77,0	75,0	72,0	70,0	71,0	83,0	75,0	57,0	54,0	45,0
213	Indflyvning	4-Motor.Tpropel+Stempel	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0	68,0	67,0	70,0	69,0	67,0	64,0	60,0	57,0	54,0	49,0	42,0	32,0	20,0
214	Indflyvning	2/4-Motor.Tpropel	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8	59,8	60,8	70,0	67,8	61,8	59,8	56,8	52,8	49,8	47,8	45,8	35,8	27,8
215	Indflyvning	1/2-Motor.Stempel	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0	73,0	71,0	70,0	68,0	66,0	65,0	64,0	60,0	57,0	53,0	49,0	43,0	32,0
216	Indflyvning	2-Motor.Tjet+Tfan	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3	70,7	70,3	70,0	69,3	68,0	67,8	66,3	64,4	62,0	57,2	52,2	43,5	33,1
235	Indflyvning	2-Motor.Tfan.Erhverv	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9	73,1	71,6	70,0	70,4	67,4	67,4	70,8	69,7	72,1	64,2	56,4	49,6	38,9

GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	1	0,0	0,0	0,0	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	2	972,8	0,0	62,1	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	3	2077,9	51,4	73,1	96,32
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	4	13665,7	1000,0	74,1	98,31
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	5	16079,7	1097,7	84,3	86,65
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	6	17079,7	1155,4	84,4	81,16
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	7	49057,1	3000,0	86,8	84,60
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	8	97253,2	5500,0	90,1	89,42
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	9	140694,0	7500,0	92,9	93,53
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	10	202700,4	10000,0	96,6	99,04
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	1	-114486,8	6000,0	109,4	24,34
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	2	-57243,4	3000,0	79,4	26,37
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	3	-28621,7	1500,0	67,5	45,05
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	4	-19081,1	1000,0	67,0	44,24
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	5	0,0	0,0	66,0	42,66
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	6	42,8	0,0	62,6	31,00
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	7	428,0	0,0	30,0	10,00
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	1	-68580,3	6000,0	109,4	8,70
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	2	-34290,2	3000,0	79,4	12,04
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	3	-17145,1	1500,0	67,5	31,28
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	4	-11430,1	1000,0	67,0	30,72

GASEPV	A	APP_5_DEG	1	5	0,0	0,0	66,0	29,62
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	6	42,8	0,0	62,6	31,00
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	7	428,0	0,0	30,0	10,00
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	1	0,0	0,0	0,0	163,92
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	2	861,8	0,0	55,6	163,92
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	3	1302,6	42,7	66,0	138,25
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	4	2963,7	172,0	90,2	101,67
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	5	9389,6	1000,0	91,3	103,50
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	6	10985,9	1102,9	101,6	93,36
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	7	11985,9	1200,6	101,8	86,89
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	8	30407,6	3000,0	104,5	90,57
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	9	57858,2	5500,0	108,5	95,72
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	10	81543,2	7500,0	111,9	100,13
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	11	113618,2	10000,0	116,4	106,03

Tabel I-13: NPD-data for GASEPF- og GASEPV-fly

NPD_ID	Støj-beregnings-enhed	Operation	Effekt-indstilling - Procentdel af maksimal statisk kraft (%)	L_200fod	L_400fod	L_630fod	L_1000fod	L_2000fod	L_4000fod	L_6300fod	L_10000fod	L_16000fod	L_25000fod
GASEPF	LAmax	A	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9

GASEPF	LAmax	A	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	LAmax	D	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GASEPF	LAmax	D	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	SEL	A	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	A	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPF	SEL	D	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	D	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPV	LAmax	A	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	A	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	LAmax	D	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	D	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	SEL	A	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	A	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9
GASEPV	SEL	D	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	D	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9

Data vedrørende flykategorier

Flygruppe	Eksempler på flytyper (maksimal startmasse)
P 1.0	Dewald Sunny, Flightstar II, Ikarus C42, Quicksilver MXL II, Sherpa, Stratos, Tecnam P92 Echo

P 1.1	DG-400 (500 kg), Grob 109B (900 kg), H 36 Dimona (800 kg), Scheibe SF 25C (700 kg)
P 1.2	DR 400/180R (1 000 kg), H 36 Dimona (800 kg), PZL-104 "Wilga 35" (1 200 kg), Scheibe SF 25 (700 kg)
P 1.3	DR 400/180R (1 000 kg), Cessna 172N (1 000 kg), Piper PA-28- 181 (1 200 kg), Piper PA-34-200 (1 900 kg)

I de følgende tabeller opstilles data vedrørende flystøj og -præstationer for de fire kategorier.

Table I-14: Støjgruppedata for flykategorierne P 1.0, P 1.1, P 1.2 og P 1.3

NOISE_ID,C,12	THRSET_TYP,C,1	MODEL_TYPE,C,1	SPECT_APP,N,3,0	SPECT_DEP,N,3,0	SPECT_AFB,N,3,0
P1.0	P	I	215	109	0
P1.1	P	I	215	109	0
P1.2	P	I	215	109	0
P1.3	P	I	215	109	0

ACFT_I D,C,12	ACFT_DES CR,C,40	WGT_C AT,C,1	OWNER_C AT,C,1	ENG_TY PE,C,1	NOISE_C AT,C,1	NOISE_I D,C,12	NUMB_EN G,N,1,0	THR_REST OR,C,1	MX_GW_TK O,N,7,0	MX_GW_LN D,N,7,0	MX_DS_ST OP,N,5,0	COEFF_TY PE,C,1	THR_STATI C,N,6,0
P1.0	Ultralette fly	S	G	P	0	P1.0	1	N	0	0	0	P	100
P1.1	Motorsvæfely	S	G	P	0	P1.1	1	N	0	0	0	P	100
P1.2	Propel MTOM <= 2 t slæbefly	S	G	P	0	P1.2	1	N	0	0	0	P	100
P1.3	Propel MTOM <= 2 t	S	G	P	0	P1.3	1	N	0	0	0	P	100

Tabel I-15: Flyveprofildata for start og landing for flykategorierne P 1.0, P 1.1, P 1.2 og P 1.3

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	WEIGHT,N,7,0
P1.0	A	DEFAULT	1	100
P1.0	D	DEFAULT	1	100
P1.1	A	DEFAULT	1	100
P1.1	D	DEFAULT	1	100
P1.2	A	DEFAULT	1	100
P1.2	D	DEFAULT	1	100
P1.3	A	DEFAULT	1	100
P1.3	D	DEFAULT	1	100

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	PT_NUM,N,3,0	DISTANCE,N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED,N,5,1	THR_SET,N,9,2	OP_MODE,C,1
P1.0	A	DEFAULT	1	1	-114486	6000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	2	-18917,1	1000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	3	-15636,3	828,1	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	4	164	0	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.0	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	2	328,1	0	62,2	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	3	12986,3	1000	62,2	100	D

P1.0	D	DEFAULT	1	4	42000	3000	65	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	5	200000	10000	68	100	D
P1.1	A	DEFAULT	1	1	-114486	6000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	2	-18589	1000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	3	-15308,2	828,1	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.1	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	2	656,2	0	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	3	13314,4	1000	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	4	43000	3000	70	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	5	200000	10000	73,9	100	D
P1.2	A	DEFAULT	1	1	-114486	6000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	2	-18589	1000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	3	-15308,2	828,1	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	5	1476,4	0	19,4	30	A
P1.2	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	2	1312,3	0	62,2	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	3	17705,8	1000	62,2	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	4	50000	3000	64	100	D

P1.2	D	DEFAULT	1	5	200000	10000	66,1	100	D
P1.3	A	DEFAULT	1	1	-114486	6000	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	2	-18589	1000	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	3	-15308,2	828,1	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	5	1476,4	0	19,4	30	A
P1.3	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	2	820,2	0	70	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	3	10344	1000	70	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	4	40000	3000	75	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	5	200000	10000	83	100	D

Tabel I-16: Støjprofilpunkterne for flykategorierne P 1.0, P 1.1, P 1.2 og P 1.3

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	PT_NUM,N,3,0	DISTANCE,N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED,N,5,1	THR_SET,N,9,2	OP_MODE,C,1
P1.0	A	DEFAULT	1	1	-114486	6000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	2	-18917,1	1000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	3	-15636,3	828,1	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	4	164	0	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.0	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D

P1.0	D	DEFAULT	1	2	328,1	0	62,2	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	3	12986,3	1000	62,2	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	4	42000	3000	65	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	5	200000	10000	68	100	D
P1.1	A	DEFAULT	1	1	-114486	6000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	2	-18589	1000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	3	-15308,2	828,1	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.1	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	2	656,2	0	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	3	13314,4	1000	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	4	43000	3000	70	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	5	200000	10000	73,9	100	D
P1.2	A	DEFAULT	1	1	-114486	6000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	2	-18589	1000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	3	-15308,2	828,1	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	5	1476,4	0	19,4	30	A
P1.2	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	2	1312,3	0	62,2	100	D

P1.2	D	DEFAULT	1	3	17705,8	1000	62,2	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	4	50000	3000	64	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	5	200000	10000	66,1	100	D
P1.3	A	DEFAULT	1	1	-114486	6000	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	2	-18589	1000	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	3	-15308,2	828,1	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	5	1476,4	0	19,4	30	A
P1.3	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	2	820,2	0	70	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	3	10344	1000	70	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	4	40000	3000	75	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	5	200000	10000	83	100	D

Tabel I-17: NPD-data for flykategorierne P 1.0, P 1.1, P 1.2 og P 1.3

NOISE_ID,C ,12	NOISE_TYPE, C,1	OP_MODE, C,1	THR_SET,N, 9,2	L_200,N, 5,1	L_400,N, 5,1	L_630,N, 5,1	L_1000,N, 5,1	L_2000,N, 5,1	L_4000,N, 5,1	L_6300,N, 5,1	L_10000,N, 5,1	L_16000,N, 5,1	L_25000,N, 5,1
P1.0	M	A	30	55,2	49	44,8	40,4	33,6	26,3	21,2	15,6	9,3	2,8
P1.0	M	A	70	65,2	59	54,8	50,4	43,6	36,3	31,2	25,6	19,3	12,8
P1.0	M	D	88	71,2	65	60,8	56,4	49,6	42,3	37,2	31,6	25,3	18,8
P1.0	M	D	100	75,2	69	64,8	60,4	53,6	46,3	41,2	35,6	29,3	22,8

P1.0	S	A	30	54,7	51,4	49,1	46,7	42,8	38,4	35,2	31,4	27,1	22,3
P1.0	S	A	70	64,7	61,4	59,1	56,7	52,8	48,4	45,2	41,4	37,1	32,3
P1.0	S	D	88	70,7	67,4	65,1	62,7	58,8	54,4	51,2	47,4	43,1	38,3
P1.0	S	D	100	74,7	71,4	69,1	66,7	62,8	58,4	55,2	51,4	47,1	42,3
P1.1	M	A	30	60,2	54	49,8	45,4	38,6	31,3	26,2	20,6	14,3	7,8
P1.1	M	A	70	70,2	64	59,8	55,4	48,6	41,3	36,2	30,6	24,3	17,8
P1.1	M	D	82	74,2	68	63,8	59,4	52,6	45,3	40,2	34,6	28,3	21,8
P1.1	M	D	100	80,2	74	69,8	65,4	58,6	51,3	46,2	40,6	34,3	27,8
P1.1	S	A	30	59,7	56,4	54,1	51,7	47,8	43,4	40,2	36,4	32,1	27,3
P1.1	S	A	70	69,7	66,4	64,1	61,7	57,8	53,4	50,2	46,4	42,1	37,3
P1.1	S	D	82	73,7	70,4	68,1	65,7	61,8	57,4	54,2	50,4	46,1	41,3
P1.1	S	D	100	79,7	76,4	74,1	71,7	67,8	63,4	60,2	56,4	52,1	47,3
P1.2	M	A	30	64,4	58,2	53,9	49,5	42,6	35,1	29,8	24	17,5	10,6
P1.2	M	A	70	74,4	68,2	63,9	59,5	52,6	45,1	39,8	34	27,5	20,6
P1.2	M	D	76	76,4	70,2	65,9	61,5	54,6	47,1	41,8	36	29,5	22,6
P1.2	M	D	100	84,4	78,2	73,9	69,5	62,6	55,1	49,8	44	37,5	30,6
P1.2	S	A	30	63,9	60,5	58,2	55,8	51,8	47,2	43,8	39,8	35,2	30,1
P1.2	S	A	70	73,9	70,5	68,2	65,8	61,8	57,2	53,8	49,8	45,2	40,1
P1.2	S	D	76	75,9	72,5	70,2	67,8	63,8	59,2	55,8	51,8	47,2	42,1
P1.2	S	D	100	83,9	80,5	78,2	75,8	71,8	67,2	63,8	59,8	55,2	50,1
P1.3	M	A	30	66,4	60,2	55,9	51,5	44,6	37,1	31,8	26	19,5	12,6

P1.3	M	A	70	76,4	70,2	65,9	61,5	54,6	47,1	41,8	36	29,5	22,6
P1.3	M	D	76	78,4	72,2	67,9	63,5	56,6	49,1	43,8	38	31,5	24,6
P1.3	M	D	100	86,4	80,2	75,9	71,5	64,6	57,1	51,8	46	39,5	32,6
P1.3	S	A	30	65,9	62,5	60,2	57,8	53,8	49,2	45,8	41,8	37,2	32,1
P1.3	S	A	70	75,9	72,5	70,2	67,8	63,8	59,2	55,8	51,8	47,2	42,1
P1.3	S	D	76	77,9	74,5	72,2	69,8	65,8	61,2	57,8	53,8	49,2	44,1
P1.3	S	D	100	85,9	82,5	80,2	77,8	73,8	69,2	65,8	61,8	57,2	52,1

Datasæt 1 vedrørende helikopterstøj og -præstationer

Dette omfatter data for fire helikopter kategorier baseret på MTOM for helikoptere:

← Formateret: Venstre

Table I-18: Datasæt 1 for helikoptere – Beskrivelsestabel

ACFT_ID	Beskrivelse	MotorTYPE	Antal motorer	Vægtklasse	Ejerkategori	MGTOW (pund)	MGLW (pund)	Maks. landingsafstand (fod)	Maks. statisk kraft ved havets overflade (pund)	Støj-kapitel	NPD_ID	Effekt-parameter	Spektralklasse-ID for indflyvning	Spektralklasse-ID for start	Identifikator for lateral retningsvirkning
H1.0	Helikoptere med MTOM ≤ 1 t	Propel	0	0	Helikopter	0	0	0	0	0	H1.0	Akselhestekraft (% af maks. statisk kraft)	215	109	Propel
H1.1	Helikoptere med MTOM 1-3 t	Propel	0	0	Helikopter	0	0	0	0	0	H1.1	Akselhestekraft (% af maks. Statisk kraft)	215	109	Propel
H1.2	Helikoptere med MTOM 3-5 t	Propel	0	0	Helikopter	0	0	0	0	0	H1.2	Akselhestekraft (% af maks. statisk kraft)	215	109	Propel

H2.1	Helikoptere med MTOM > 5-10 t	Propel	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	H2.1	Akselhestekraft (% af maks. statisk kraft)	215	109	Propel
H2.2	Helikoptere med MTOM > 10 t	Propel	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	H2.2	Akselhestekraft (% af maks. statisk kraft)	215	109	Propel

Table I-19: Dataset 1 for helicopters – Start profiles

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	DISTANCE (fod)	HØJDE (fod)	HASTIGHED (knob)	THR_SET (%)	OP_MODE
H1.0	D	H1.0_S	1	1	0.0	0.0	3.9	100.0	D
H1.0	D	H1.0_S	1	2	9.8	6.6	5.8	100.0	D
H1.0	D	H1.0_S	1	3	32.8	16.4	9.7	100.0	D
H1.0	D	H1.0_S	1	4	295.3	49.2	40.8	100.0	D
H1.0	D	H1.0_S	1	5	5687.5	1000.0	60.3	100.0	D
H1.0	D	H1.0_S	1	6	8968.3	1000.0	64.1	100.0	D
H1.0	D	H1.0_S	1	7	200000.0	1000.0	64.1	100.0	D
H1.1	D	H1.1_S	1	1	0.0	0.0	3.9	100.0	D
H1.1	D	H1.1_S	1	2	9.8	6.6	5.8	100.0	D
H1.1	D	H1.1_S	1	3	32.8	16.4	9.7	100.0	D
H1.1	D	H1.1_S	1	4	295.3	49.2	40.8	100.0	D
H1.1	D	H1.1_S	1	5	6298.3	1000.0	64.1	100.0	D
H1.1	D	H1.1_S	1	6	9579.2	1000.0	70.0	100.0	D
H1.1	D	H1.1_S	1	7	200000.0	1000.0	70.0	100.0	D
H1.2	D	H1.2_S	1	1	0.0	0.0	3.9	100.0	D
H1.2	D	H1.2_S	1	2	9.8	6.6	5.8	100.0	D
H1.2	D	H1.2_S	1	3	32.8	16.4	9.7	100.0	D
H1.2	D	H1.2_S	1	4	295.3	49.2	40.8	100.0	D
H1.2	D	H1.2_S	1	5	6298.3	1000.0	70.0	100.0	D
H1.2	D	H1.2_S	1	6	9579.2	1000.0	75.8	100.0	D
H1.2	D	H1.2_S	1	7	200000.0	1000.0	75.8	100.0	D
H2.1	D	H2.1_S	1	1	0.0	0.0	3.9	100.0	D
H2.1	D	H2.1_S	1	2	9.8	6.6	5.8	100.0	D

H2.1	D	H2.1_S	1	3	32.8	16.4	9.7	100.00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	4	295.3	49.2	40.8	100.00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	5	6298.3	1000.0	70.0	100.00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	6	9579.2	1000.0	75.8	100.00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	7	200000.0	1000.0	75.8	100.00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	1	0.0	0.0	3.9	100.00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	2	9.8	0.0	5.8	100.00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	3	32.8	16.4	9.7	100.00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	4	295.3	49.2	40.8	100.00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	5	6298.3	1000.0	70.0	100.00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	6	9579.2	1000.0	75.8	100.00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	7	200000.0	1000.0	75.8	100.00	D

Tabel I-20: Datasæt 1 for helikoptere – Landingsprofiler

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	DISTANCE	HØJDE	HASTIGHED	THR_SET	OP_MODE
H1.0	A	H1.0_L	1	1	-200000.0	1000.0	64.1	100.00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	2	-10836.6	1000.0	64.1	100.00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	3	-7555.8	1000.0	60.3	100.00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	4	-295.3	44.1	40.8	100.00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	5	-32.8	9.6	9.7	100.00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	6	-9.8	6.6	5.8	100.00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	7	0.0	0.0	3.9	100.00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	1	-200000.0	1000.0	70.0	100.00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	2	-8401.5	1000.0	70.0	100.00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	3	-5120.6	1000.0	64.1	100.00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	4	-295.3	62.0	40.8	100.00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	5	-32.8	11.0	9.7	100.00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	6	-9.8	6.6	5.8	100.00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	7	0.0	0.0	3.9	100.00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	1	-200000.0	1000.0	75.8	100.00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	2	-9563.0	1000.0	75.8	100.00	A

H1.2	A	H1.2_L	1	3	-6282.2	1000.0	70.0	100.00A
H1.2	A	H1.2_L	1	4	-295.3	51.8	40.8	100.00A
H1.2	A	H1.2_L	1	5	-32.8	10.2	9.7	100.00A
H1.2	A	H1.2_L	1	6	-9.8	6.6	5.8	100.00A
H1.2	A	H1.2_L	1	7	0.0	0.0	3.9	100.00A
H2.1	A	H2.1_L	1	1	-200000.0	1000.0	75.8	100.00A
H2.1	A	H2.1_L	1	2	-9563.0	1000.0	75.8	100.00A
H2.1	A	H2.1_L	1	3	-6282.2	1000.0	70.0	100.00A
H2.1	A	H2.1_L	1	4	-295.3	51.8	40.8	100.00A
H2.1	A	H2.1_L	1	5	-32.8	10.2	9.7	100.00A
H2.1	A	H2.1_L	1	6	-9.8	6.6	5.8	100.00A
H2.1	A	H2.1_L	1	7	0.0	0.0	3.9	100.00A
H2.2	A	H2.2_L	1	1	-200000.0	1000.0	75.8	100.00A
H2.2	A	H2.2_L	1	2	-9604.4	1000.0	75.8	100.00A
H2.2	A	H2.2_L	1	3	-6323.6	1000.0	70.0	100.00A
H2.2	A	H2.2_L	1	4	-295.3	45.2	40.8	100.00A
H2.2	A	H2.2_L	1	5	-32.8	3.6	9.7	100.00A
H2.2	A	H2.2_L	1	6	-9.8	0.0	5.8	100.00A
H2.2	A	H2.2_L	1	7	0.0	0.0	3.9	100.00A

Tabel I-21: Data vedrørende støjegenskaber for helikopterdatasæt 1

Formateret: Venstre

NOISE_ID	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
H1.0	Propel	I	215	109	0
H1.1	Propel	I	215	109	0
H1.2	Propel	I	215	109	0
H2.1	Propel	I	215	109	0
H2.2	Propel	I	215	109	0

Tabel I-22: Data vedrørende støj-motorkraft-afstand (NPD-data) for helikopterdatasæt 1

Formateret: Venstre

NOISE_ID	NOISE_TYPE	OP_MODE	THR_SET	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
----------	------------	---------	---------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	---------	---------	---------

H1.0	M	A	80.00	81.3	75.0	70.7	66.3	59.2	51.4	45.6	39.1	31.5	23.1
H1.0	M	A	100.00	84.3	78.0	73.7	69.3	62.2	54.4	48.6	42.1	34.5	26.1
H1.0	M	D	80.00	81.3	75.0	70.7	66.3	59.2	51.4	45.6	39.1	31.5	23.1
H1.0	M	D	100.00	84.3	78.0	73.7	69.3	62.2	54.4	48.6	42.1	34.5	26.1
H1.0	S	A	80.00	82.0	78.6	76.2	73.6	69.2	64.1	60.1	55.3	49.4	42.8
H1.0	S	A	100.00	85.0	81.6	79.2	76.6	72.2	67.1	63.1	58.3	52.4	45.8
H1.0	S	D	80.00	82.0	78.6	76.2	73.6	69.2	64.1	60.1	55.3	49.4	42.8
H1.0	S	D	100.00	85.0	81.6	79.2	76.6	72.2	67.1	63.1	58.3	52.4	45.8
H1.1	M	A	80.00	86.5	80.2	75.9	71.5	64.4	56.6	50.8	44.3	36.7	28.3
H1.1	M	A	100.00	89.5	83.2	78.9	74.5	67.4	59.6	53.8	47.3	39.7	31.3
H1.1	M	D	80.00	86.5	80.2	75.9	71.5	64.4	56.6	50.8	44.3	36.7	28.3
H1.1	M	D	100.00	89.5	83.2	78.9	74.5	67.4	59.6	53.8	47.3	39.7	31.3
H1.1	S	A	80.00	87.2	83.8	81.4	78.8	74.4	69.3	65.3	60.5	54.6	48.0
H1.1	S	A	100.00	90.2	86.8	84.4	81.8	77.4	72.3	68.3	63.5	57.6	51.0
H1.1	S	D	80.00	87.2	83.8	81.4	78.8	74.4	69.3	65.3	60.5	54.6	48.0
H1.1	S	D	100.00	90.2	86.8	84.4	81.8	77.4	72.3	68.3	63.5	57.6	51.0
H1.2	M	A	80.00	89.1	82.8	78.5	74.1	67.0	59.2	53.4	46.9	39.3	30.9
H1.2	M	A	100.00	92.1	85.8	81.5	77.1	70.0	62.2	56.4	49.9	42.3	33.9
H1.2	M	D	80.00	89.1	82.8	78.5	74.1	67.0	59.2	53.4	46.9	39.3	30.9
H1.2	M	D	100.00	92.1	85.8	81.5	77.1	70.0	62.2	56.4	49.9	42.3	33.9
H1.2	S	A	80.00	89.8	86.4	84.0	81.4	77.0	71.9	67.9	63.1	57.2	50.6
H1.2	S	A	100.00	92.8	89.4	87.0	84.4	80.0	74.9	70.9	66.1	60.2	53.6
H1.2	S	D	80.00	89.8	86.4	84.0	81.4	77.0	71.9	67.9	63.1	57.2	50.6
H1.2	S	D	100.00	92.8	89.4	87.0	84.4	80.0	74.9	70.9	66.1	60.2	53.6
H2.1	M	A	80.00	91.3	85.0	80.7	76.3	69.2	61.4	55.6	49.1	41.5	33.1
H2.1	M	A	100.00	94.3	88.0	83.7	79.3	72.2	64.4	58.6	52.1	44.5	36.1
H2.1	M	D	80.00	91.3	85.0	80.7	76.3	69.2	61.4	55.6	49.1	41.5	33.1
H2.1	M	D	100.00	94.3	88.0	83.7	79.3	72.2	64.4	58.6	52.1	44.5	36.1
H2.1	S	A	80.00	92.0	88.6	86.2	83.6	79.2	74.1	70.1	65.3	59.4	52.8
H2.1	S	A	100.00	95.0	91.6	89.2	86.6	82.2	77.1	73.1	68.3	62.4	55.8

H2.1	S	D	80.00	92.0	88.6	86.2	83.6	79.2	74.1	70.1	65.3	59.4	52.8
H2.1	S	D	100.00	95.0	91.6	89.2	86.6	82.2	77.1	73.1	68.3	62.4	55.8
H2.2	M	A	80.00	94.3	88.0	83.7	79.3	72.2	64.4	58.6	52.1	44.5	36.1
H2.2	M	A	100.00	97.3	91.0	86.7	82.3	75.2	67.4	61.6	55.1	47.5	39.1
H2.2	M	D	80.00	94.3	88.0	83.7	79.3	72.2	64.4	58.6	52.1	44.5	36.1
H2.2	M	D	100.00	97.3	91.0	86.7	82.3	75.2	67.4	61.6	55.1	47.5	39.1
H2.2	S	A	80.00	95.0	91.6	89.2	86.6	82.2	77.1	73.1	68.3	62.4	55.8
H2.2	S	A	100.00	98.0	94.6	92.2	89.6	85.2	80.1	76.1	71.3	65.4	58.8
H2.2	S	D	80.00	95.0	91.6	89.2	86.6	82.2	77.1	73.1	68.3	62.4	55.8
H2.2	S	D	100.00	98.0	94.6	92.2	89.6	85.2	80.1	76.1	71.3	65.4	58.8

Datasæt 2 vedrørende helikopterstøj og -præstationer

Sættet indeholder data for tre helikopter kategorier ud fra maksimal startmasse:

1. Let helikopter (LHEL) MTOM<3,000kg
2. Mellemtung helikopter (MHEL) 3,000kg<MTOM<6,000kg
3. Tung helikopter (THEL) MTOM>6,000kg

Standardflyveprofiler for start og landing er opgivet som faste punktprofiler. Standardflyveprofiler for start antager stigning til en horisontal flyvehøjde på 1 000 fod (305 m) for hver helikopter kategori. Hvis den horisontale del af flyvningen ved start eller landing afviger betydeligt fra disse værdier lokalt, anbefales det at tilpasse standardprofilerne til de lokale forhold.

Table I-23: Datasæt 2 for helikoptere – Beskrivelsestabel

ACFT_ID	Beskrivelse	MotorType	Antal motorer	Vægtklasse	Ejerkategori	MGTOW (pund)	MGLW (pund)	Maks. landingsafstand (fod)	Maks. statisk kraft ved havets overflade (pund)	Støjkapitel	NPD_ID	Effektparameter	Spektralklasse-ID for indflyvning	Spektralklasse-ID for start	Identifikator for lateral retningsvirkning
LHEL	Helikoptere med MTOM <= 1 t	Turboprop	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	LHEL	Akselhestekraft (% af maks. statisk kraft)	215	112	Propel
MHEL	Helikoptere med MTOM 1-3 t	Turboprop	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	MHEL	Akselhestekraft (% af maks. statisk kraft)	215	112	Propel
THEL	Helikoptere med MTOM	Turboprop	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	THEL	Akselhestekraft	215	112	Propel

3-5 t	pel										ft (% af maks. statisk kraft)			
-------	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------------------------------	--	--	--

Table I-24: Dataset 2 for helicopters – Start profiles

ACFT_ID	Operation	Profil-ID	Etape-længde	Punkt nr.	Distance (fod)	Højde (fod)	TAS (sand hastighed) (knob)	Korrigeret nettokraft (%)	OP MODE
LHEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	50X	
LHEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	3	50X	
LHEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	5	50X	
LHEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	5	60D	
LHEL	D	DEFAULT	1	5	561	30	50	60D	
LHEL	D	DEFAULT	1	6	2297	515	70	60D	
LHEL	D	DEFAULT	1	7	4032	1001	90	70D	
LHEL	D	DEFAULT	1	8	7014	1001	100	70D	
LHEL	D	DEFAULT	1	9	10000	1001	110	70D	
MHEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	50D	
MHEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	2	50D	
MHEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	3	50D	
MHEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	30	50D	
MHEL	D	DEFAULT	1	5	561	30	60	50D	
MHEL	D	DEFAULT	1	6	4032	1001	65	75D	
MHEL	D	DEFAULT	1	7	6785	1001	100	75D	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	10000	1001	126	75D	
THEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	100X	
THEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	2	100X	
THEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	3	50D	
THEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	30	50D	
THEL	D	DEFAULT	1	5	1001	151	60	50D	
THEL	D	DEFAULT	1	5	4679	1000	65	75D	
THEL	D	DEFAULT	1	5	6681	1000	83	75D	
THEL	D	DEFAULT	1	5	8679	1000	100	75D	

THEL	D	DEFAULT	1	5	13679	1000	113	75D
THEL	D	DEFAULT	1	5	18679	1000	126	75D

Table I-25: Datasæt 2 for helikoptere – Landingsprofiler

ACFT_ID	Operation	Profil-ID	Etape-længde	Punkt nr.	Distance (fod)	Højde (fod)	TAS (sand hastighed) (knob)	Korrigeret nettokraft (%)	OP MODE
LHEL	D	DEFAULT	1	3	-50003	1000	115	70X	
LHEL	D	DEFAULT	1	4	-9332	1000	113	70X	
LHEL	D	DEFAULT	1	5	-6340	686	110	80A	
LHEL	D	DEFAULT	1	6	-4029	443	95	80A	
LHEL	D	DEFAULT	1	7	-1686	197	80	80A	
LHEL	D	DEFAULT	1	8	-843	108	60	80A	
LHEL	D	DEFAULT	1	9	0	20	5	80A	
LHEL	D	DEFAULT	1	9	102	0	3	80A	
LHEL	D	DEFAULT	1	9	121	0	1	80A	
MHEL	D	DEFAULT	1	2	-40229	1000	135	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	3	-36322	1000	123	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	4	-32411	1000	112	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	5	-28504	1000	100	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	6	-22145	1000	90	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	7	-15784	1000	80	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-9426	1000	70	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-5153	551	60	60A	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-750	89	50	60A	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-62	16	20	60A	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	0	10	5	60A	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	102	0	2	60A	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	121	0	1	60A	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-40229	1000	135	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-36322	1000	123	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-32411	1000	112	75X	
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-28504	1000	100	75X	

MHEL	D	DEFAULT	1	8	-22145	1000	90	75X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-15784	1000	80	75X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-9426	1000	70	75X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-5153	551	60	60A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-750	89	50	60A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	-62	16	20	60A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	0	10	5	60A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	102	0	2	60A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	121	0	1	60A

Tabel I-26: Data vedrørende støjegenskaber for helikopterdatasæt 2

NOISE_ID	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
LHEL	P	I	215	109	0
MHEL	P	I	215	109	0
THEL	P	I	215	109	0

Tabel I-27: Data vedrørende støj-motorkraft-afstand (NPD-data) for tre helikopter kategorier

NPD-identifikator	Støj-deskriptor	Effekt-indstilling	Operation	L_200fod	L_400fod	L_630fod	L_1000fod	L_2000fod	L_4000fod	L_6300fod	L_10000fod	L_16000fod	L_25000fod
LHEL	MAX	80A		84.6	79.1	75.7	71.6	65.8	60.1	56	48.8	41.6	34.4
LHEL	MAX	70X		88.4	82.9	79.5	75.6	70.3	65	61.6	55.4	49.2	43
LHEL	MAX	60D		83.6	78.2	75.1	70.3	66.5	61.7	58.9	53.3	47.7	42.1
LHEL	MAX	50S		91.7	85.3	81.5	76.5	69.4	61.5	56.5	49.6	42.7	35.8
LHEL	SEL	80A		90.5	87.1	84.9	82.1	77.6	72.1	67.9	62.4	56.9	51.4
LHEL	SEL	70X		90.4	87	84.7	81.9	77.5	72	68.1	62.9	57.7	52.5
LHEL	SEL	60D		85.9	82.5	80.4	77.7	73.4	68.4	64.6	59.6	54.6	49.6
LHEL	SEL	50S		85.9	82.5	80.4	77.7	73.4	68.4	64.6	59.6	54.6	49.6

NPD-identifikator	Støj-deskriptor	Effekt-indstilling	Operation	L_200fod	L_400fod	L_630fod	L_1000fod	L_2000fod	L_4000fod	L_6300fod	L_10000fod	L_16000fod	L_25000fod
MHEL	MAX	50D		91.8	85.2	80.6	75.7	67.5	58.1	51.2	42.6	34	25.4
MHEL	MAX	60A		90.2	83.9	80	75.3	68.4	60.9	55.8	49.5	43.2	36.9
MHEL	MAX	75X		92.4	86	82	77.2	70	62.3	57.1	50.8	44.5	38.2
MHEL	SEL	50D		91.2	87.2	84.8	80.8	75	68.1	63.7	57.6	51.5	45.4
MHEL	SEL	60A		94.2	90.1	88.1	84.7	80	74.7	71.3	66	60.7	55.4
MHEL	SEL	75X		89.3	85.3	82.8	78.9	73.1	66.6	62.6	57	51.4	45.8
THEL	MAX	50D		91.2	85.2	81.7	76.3	68.8	60.4	54.9	46	37.1	28.2
THEL	MAX	60A		90	84.1	80.7	75.5	68.5	60.6	55.3	48	40.7	33.4
THEL	MAX	75X		92.4	86.4	82.9	77.5	70.1	61.6	55.7	48.1	40.5	32.9
THEL	MAX	100S		100.2	93.8	90.3	84.9	77.5	69.3	64.3	56.5	48.7	40.9
THEL	SEL	50D		92.8	89.3	87.4	84	79.2	73.5	69.6	63.7	57.8	51.9
THEL	SEL	60A		91.6	88.2	86.4	83.2	78.8	73.7	70	64.7	59.4	54.1
THEL	SEL	75X		94	90.5	88.6	85.2	80.5	74.7	70.4	64.8	59.2	53.6
THEL	SEL	100S		92.8	89.3	87.4	84	79.2	73.5	69.6	63.7	57.8	51.9

Officielle noter

¹⁾ Bekendtgørelsen gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj, EF-Tidende 2002, L 189, side 12 [samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015996/EF af 19. maj 2015 om fastlæggelse af fælles støjvurderingsmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF, EF-Tidende 2015, L 168, side 1 til 823.](#)