

METODE OCJENE ZA INDIKATORE BUKE

1. UVOD

Vrijednosti L_{den} i L_{night} utvrđuju se izračunavanjem u skladu sa metodom utvrđenom u poglavlju 2 i podacima opisanima u poglavlju 3. Mjerenja se mogu obaviti u skladu sa poglavljem 4.

2. ZAJEDNIČKE METODE OCJENE BUKE

2.1. Opšte odredbe – Buka koja potiče iz drumskog, željezničkog saobraćaja i buka koja potiče iz industrijskih pogona i postrojenja

2.1.1. Indikatori, frekvencijski raspon i definicije opsega

Izračunavanje buke definiše se u frekvencijskom spektru od 63 Hz do 8 kHz. Rezultati frekvencijskih opsega daju se za odgovarajući frekvencijski interval.

Izračunavanja se rade u opsegu širine jedne oktave (oktavni opseg) za buku drumskog saobraćaja, buku željezničkog saobraćaja i buku industrijskih pogona i postrojenja, osim za zvučnu snagu izvora buke željezničkog saobraćaja za koju se upotrebljavaja opseg širine 1/3 oktave (tercni opseg). Na osnovu tih rezultata oktavnih opsega za buku drumskog saobraćaja, buku željezničkog saobraćaja i buku industrijskih pogona i postrojenja izračunava se A-ponderisani dugotrajni prosječni nivo zvuka za period dana, večeri i i noći. Kad je riječ o drumskom i željezničkom saobraćaju u naseljenim područjima, A-ponderisani dugotrajni prosječni nivo zvuka određuje se na osnovu doprinosa putnih i željezničkih segmenata na tim područjima, uključujući glavne puteve i glavne željezničke pruge.

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

pri čemu:

A_i označava A-ponderisanu korekciju u skladu s standardom IEC 61672-1,

i = indeks frekvencijskog opsega; i

T je vremenski period koje odgovara danu, večeri ili noći.

Akustički parametri buke:

L_p	Trenutni nivo zvučnog pritiska	[dB] (ref. $2 \cdot 10^{-5}$ Pa)
$L_{Aeq, LT}$	Globalni dugotrajni nivo zvuka L_{Aeq} uzrokovan svim izvorima i virtuelnim izvorima na tački R	[dB] (ref. $2 \cdot 10^{-5}$ Pa)
L_w	Nivo zvučne snage tačkastog izvora (pobrtnog ili nepobrtnog) na lokaciji	[dB] (ref. 10- 12 W)
L_w, i, dir	Nivo usmjerene zvučne snage za i -ti frekvencijski opseg na lokaciji	[dB] (ref. 10- 12 W)
L_w'	Prosječni nivo zvučne snage po metru linijskog izvora na lokaciji	[dB/m] (ref. 10- 12 W)

Drugi fizički parametri:

p	efektivna vrijednost trenunog zvučnog pritiska	[Pa]
p_0	Referentni zvučni pritisak= $2 \cdot 10^{-5}$ Pa	[Pa]
W_0	Referentna zvučna snaga = 10- 12 W	[watt]

2.1.2. Kvalitativni okvir

Tačnost ulaznih vrijednosti

Sve ulazne vrijednosti koje utiču na nivo emisije izvora određuju se najmanje s tačnošću koja odgovara nesigurnosti od $\pm 2\text{dB(A)}$ u nivou emisije izvora (pri čemu se nijedan drugi parametar ne mijenja).

Upotreba unaprijed zadatih vrijednosti

Pri primjeni metode ulazni podaci moraju odražavati stvarno korišćenje. Uopšteno, ne smije se oslanjati na unaprijed zadate ulazne vrijednosti ili pretpostavke. Upotreba

unaprijed zadatih vrijednosti i pretpostavki prihvatljiva je ako je prikupljanje stvarnih podataka povezano sa nesrazmjerno visokim troškovima.

Kvalitet softvera koji se koristi za proračun

Softver koji se koristi za proračune mora biti dokazano prikladan sa ovdje opisanim metodama, a to se dokazuje upoređivanjem rezultata s probnim slučajevima.

2.2. Buka koja potiče od drumskog saobraćaja

2.2.1. Opis izvora

Klasifikacija vozila

Izvor buke koja potiče od drumskog saobraćaja utvrđuje se spajanjem emisija buke svih pojedinačnih vozila od kojih je sastavljen protok saobraćaja. Ta su vozila grupisana u pet odvojenih kategorija na osnovu svojstava emisije buke.

Kategorija 1: Laka vozila

Kategorija 2: Srednje teška vozila

Kategorija 3: Teška vozila

Kategorija 4: Motorna vozila na dva točka

Kategorija 4: Otvorena kategorija

Kod motornih vozila na dva točka definišu se dvije potkategorije, za mopede i za snažnije motocikle, budući da među njima postoje znatne razlike u načinu vožnje i u brojnosti.

Prve četiri kategorije se moraju upotrebljavati, a peta je opcionalna. Predviđa se da se u budućnosti možda razviju nova vozila koja će se dovoljno razlikovati od postojećih u pogledu emisije buke da bi zahtijevala definisanje dodatne kategorije. Ta bi kategorija mogla obuhvatiti, na primjer, električna ili hibridna vozila ili bilo koje vozilo koje se u budućnosti razvije i bude suštinski različito od onih u kategorijama od 1 do 4.

Detalji o različitim klasama vozila nalaze se u tabeli [2.2.a].

Klase vozila

Tabela [2.2.a]

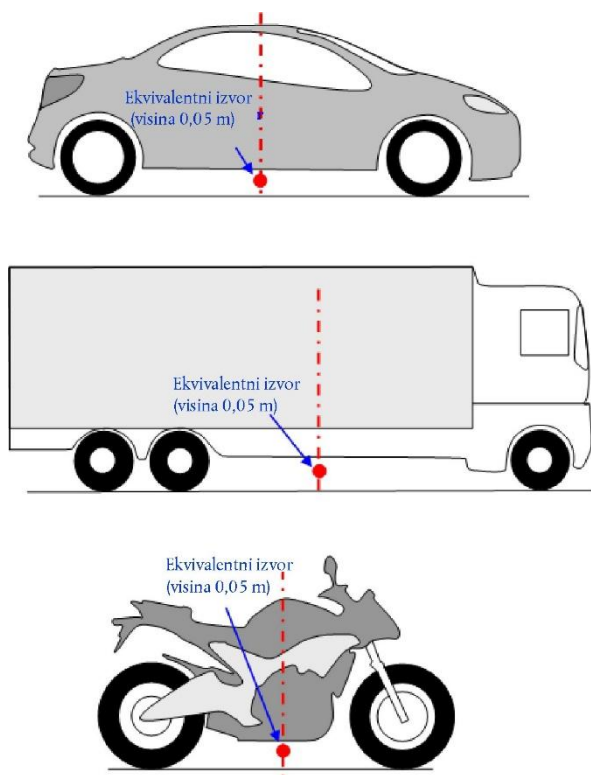
Kategorija	Naziv	Opis	Kategorija vozila u EU-homologacija tipa vozila kao cjeline
1	Laka motorna vozila	Lični automobili, kombiji za dostavu ≤ 3,5 tona, sportska terenska vozila (SPV-ovi), višenamjenska vozila (MPV-ovi) uključujući prikolice i kamp-kućice	M1 i N1
2	Srednje teška vozila	Srednje teška vozila, kombiji za dostavu > 3,5 tona, autobusi, kamperi itd. s dvije osovine i dvostrukim gumama na zadnjoj osovini	M2, M3 i N2, N3
3	Teška vozila	Vozila za zahtjevne poslove, turistička vozila, autobusi, s tri ili više osovina	M2 i N2 s prikolicom, M3 i N3
4	Motorna vozila na dva točka	4a Mopedi s dva, tri i četiri točka	L1, L2, L6
		4b Motocikli s ili bez bočne prikolice, motocikli s tri i četiri točka	L3, L4, L5, L7
5	Otvorena kategorija	Definisaće se u skladu s budućim potrebama.	nije primjenjivo
(2) Sportska terenska vozila. (3) Višenamjenska vozila.			

Broj i položaj ekvivalentnih izvora zvuka

U ovom je modelu svako vozilo (kategorije 1, 2, 3, 4 i 5) prikazano jednim tačkastim izvorom iz kojeg se zvuk ravnomjerno emituje. Prva se refleksija od površine puta uzima implicitno. Taj je tačkasti izvor smješten 0,05 m iznad površine puta, što je prikazano na slici [2.2.a].

Slika [2.2.a]

Položaj ekvivalentnog tačkastog izvora na lakim vozilima (kategorija 1), teškim vozilima (kategorije 2 i 3) i vozilima s dva točka (kategorija 4)



Protok saobraćaja prikazuje se linijskim izvorom. Pri modeliranju puta sa više traka idealno bi bilo prikazati svaku traku linijskim izvorom smještenim u središte svake trake. Međutim, prihvatljivo je i modeliranje jednog linijskog izvora u sredini dvosmjerne ulice ili jednog linijskog izvora po kolovoznoj traci u spoljašnjoj saobraćajnoj traci puta s više traka.

Emisija zvučne snage

Opšta razmatranja

Zvučna snaga izvora definiše se kao „poluslobodno zvučno polje” pa tako zvučna snaga uključuje učinak refleksije od zemlje neposredno ispod modelovanog izvora ako ne postoje prepreke u neposrednom okruženju, uz izuzetak za refleksiju od površine puta koja nije neposredno ispod modelovanog izvora.

Protok saobraćaja

Emisija buke protoka saobraćaja predstavlja se linijskim izvorom koji je opisan usmjerenom zvučnom snagom po metru po frekvenciji. To odgovara zbiru emisija zvuka pojedinačnih vozila u protoku saobraćaja, pri čemu se uzima u obzir vrijeme koje vozila provedu na razmatranoj dionici puta. Uvođenje pojedinačnih vozila u protok zahtijeva primjenu modela protoka saobraćaja.

Ako se pretpostavi stabilan protok saobraćaja Q_m vozila kategorije m po satu uz prosječnu brzinu v_m (u km/h), usmjerena zvučna snaga po metru u frekvencijskom opsegu i linijskog izvora $L_{W',eq,line,i,m}$ definiše se jednačinom:

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

pri čemu je $L_{W,i,m}$ usmjerena zvučna snaga jednog vozila. $L_{W',m}$ izražava se u dB (referentni nivo zvučnog intenziteta 10– 12 W/m). Nivo zvučne snage izračunava se za svaki oktavni opseg i od 63 Hz do 8 kHz.

Podaci o protoku saobraćaja Q_m izražavaju se kao godišnji prosjek po satu, po vremenskom periodu (dan-veče-noć), po klasi vozila i po linijskom izvoru. Za sve kategorije upotrebljavaju se ulazni podaci o protoku saobraćaja dobijeni iz brojanja saobraćaja ili iz korišćenih modela saobraćaja.

Brzina v_m reprezentativna je brzina po kategoriji vozila: u većini je slučajeva to manja brzina od najveće zakonski dozvoljene brzine za dionicu i najveće zakonski dozvoljene brzine za kategoriju vozila.

Pojedinačno vozilo

Pretpostavlja se da se u protoku saobraćaja sva vozila kategorije m kreću istom brzinom, tj. v_m .

Puničko vozilo modelira se skupom matematičkih jednačina kojim se prikazuju dva glavna izvora buke:

1. buka kotrljanja uzrokovana interakcijom gume i puta;

2. buka pogona koja nastaje u pogonskom sistemu (motor, auspuh itd.) vozila.

Aerodinamička buka sastavni je dio izvora buke kotrljanja.

Za laka, srednja i teška motorna vozila (kategorije 1, 2 i 3) ukupna zvučna snaga odgovara energetsom zbiru buke kotrljanja i buke pogona. Stoga je ukupni nivo zvučne snage linijskih izvora $m = 1, 2$ ili 3 definisan jednačinom:

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

pri čemu je $L_{WR,i,m}$ nivo zvučne snage buke kotrljanja, a $L_{WP,i,m}$ nivo zvučne snage buke pogona. To se odnosi na sve raspone brzine. Pri brzinama manjima od 20 km/h nivo zvučne snage je onaj koji se dobije formulom za $v_m = 20$ km/h.

Za vozila s dva točka (kategorija 4) kao izvor se uzima samo buka pogona:

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

To se odnosi na sve raspone brzine. Pri brzinama manjim od 20 km/h nivo zvučne snage je ona vrijednost koja se dobije formulom za $v_m = 20$ km/h.

2.2.2. Referentni uslovi

Jednačine i koeficijenti izvora vrijede za referentne uslove u nastavku:

- konstantna brzina vozila,
- ravan put,
- temperatura vazduha $ref = 20$ °C,
- virtualna referentna površine puta koja se sastoji od prosječnog gustog betonskog asfalta 0/11 i split mastiks asfalta 0/11, stare od 2 do 7 godina i u reprezentativnom stanju održavanja,
- suva površina puta,
- bez guma sa ekserima.

2.2.3. Buka kotrljanja

Opšta jednačina

Nivo zvučne snage buke kotrljanja u frekvencijskom opsegu i za vozilo klase $m = 1, 2$ ili 3 definisan se jednačinom:

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

Koeficijenti $A_{R,i,m}$ i $B_{R,i,m}$ dati su po oktavnom opsegu za svaku kategoriju vozila i za referentnu brzinu $v_{ref} = 70$ km/h. $\Delta L_{WR,i,m}$ jednak je zbiru korekcionih koeficijenata koje treba primijeniti na emisiju buke kotrljanja za posebne uslove puta ili vozila koji se razlikuju od referentnih uslova:

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

$\Delta L_{WR,road,i,m}$ je uticaj na buku kotrljanja koji nastaje zbog površine puta čija se akustička svojstva razlikuju od onih virtuelnih referentnih površina definisanih u poglavlju 2.2.2. Ovaj koeficijent obuhvata uticaj na širenje i stvaranje buke.

$\Delta L_{studdedtyres,i,m}$ je korekциони koeficijent za povećanu buku kotrljanja lakih vozila opremljenih gumama sa ekserima.

$\Delta L_{WR,acc,i,m}$ je uticaj na buku kotrljanja koji nastaje na raskrsnici sa semaforom ili kružnom toku. U njemu je sadržan učinak na buku zbog promjene brzine.

$\Delta L_{W,temp}$ je korekциони član za prosječnu temperaturu τ koja se razlikuje od referentne temperature $\tau_{ref} = 20$ °C.

Korekcija za gume sa ekserima

U situacijama kada značajan broj lakih vozila u protoku saobraćaja upotrebljava gume sa ekserima nekoliko mjeseci svake godine potrebno je uzeti u obzir učinak koji proizilazi na buku kotrljanja. Za svako vozilo kategorije $m = 1$ opremljeno gumama sa ekserima povećanje emisije buke kotrljanja zavisi o brzini dobija se jednačinom:

$\Delta_{stud,i}(v)$ =	$a_i + b_i \times \lg(50/70)$ za $v < 50$ km/h	(2.2.6.)
	$a_i + b_i \times \lg(v/70)$ za $50 \leq v \leq 90$ km/h	
	$a_i + b_i \times \lg(90/70)$ za $v > 90$ km/h	

pri čemu su koeficijenti **a_i** i **b_i** dati za svaki oktavni opseg.

Povećanje emisije buke kotrljanja pripisuje se samo u skladu s udjelom lakih vozila s gumama sa ekserima i u ograničenom periodu T_s (u mjesecima) tokom godine. Ako je $Q_{stud, ratio}$ prosječna razmjera lakih vozila s gumama sa ekserima u ukupnom broju po satu u periodu T_s (u mjesecima), tada se godišnji udio vozila s gumama sa ekserima **ps** izražava jednačinom:

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

Dobijena korekcija koju treba primijeniti na emisiju zvučne snage kotrljanja zbog upotrebe guma čavlerica na vozilima kategorije $m = 1$ u frekvencijskom opsegu i iznosi:

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

Za vozila svih ostalih kategorija ne primjenjuje se nikakva korekcija:

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

Uticaj temperature vazduha na korekciju buke kotrljanja

Temperatura vazduha utiče na emisiju buke kotrljanja: nivo zvučne snage kotrljanja smanjuje se s povećanjem temperature vazduha. Taj se uticaj uvodi u korekciju za površinu puta. Korekcije za površinu puta obično se ponderišu pri temperaturi vazduha $\tau_{ref} = 20$ °C. U slučaju druge prosječne godišnje temperature vazduha u °C buku površine puta koriguje se s:

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

Korekcioni član je pozitivan (tj. buka se povećava) za temperature niže od 20 °C i negativan (tj. buka se smanjuje) za više temperature. Koeficijent K zavisi od površine puta i svojstvima guma te uopšteno pokazuje određenu zavisnost od frekvencije. Opšti koeficijent $K_{m=1} = 0,08$ dB/°C za laka vozila (kategorija 1) i $K_{m=2} = K_{m=3} = 0,04$ dB/°C za teška vozila (kategorije 2 i 3) primjenjuje se za sve površine puta. Korekcioni koeficijent primjenjuje se jednako na sve oktavne opsege od 63 do 8 000 Hz.

2.2.4. Buka pogona

Opšta jednačina

Emisija buke pogona u sebi sadrži sve doprinose iz motora, auspuha, prenosnog mehanizma, dovoda vazduha itd. Nivo zvučne snage buke pogona u frekvencijskom opsegu i za vozilo klase m definiše se jednačinom:

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

Koeficijenti $A_{P,i,m}$ i $B_{P,i,m}$ zadati su u oktavnom opsegu za svaku kategoriju vozila i referentnu brzinu $v_{ref} = 70$ km/h.

$\Delta L_{WP,i,m}$ je zbir korekcionih koeficijenata koje treba primijeniti na emisiju buke pogona za posebne uslove vožnje ili regionalne uslove koji se razlikuju od referentnih uslova:

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

$\Delta L_{WP,road,i,m}$ je uticaj površine puta na buku pogona zbog apsorpcije. Izračunavanja se obavljaju u skladu s poglavljem 2.2.6.

$\Delta L_{WP,acc,i,m}$ i $\Delta L_{WP,grad,i,m}$ su uticaj nagiba puta te ubrzavanja i usporavanja vozila na raskrsnicama. Oni se izračunavaju u skladu s poglavljima 2.2.4. i 2.2.5.

Uticaj nagiba puta

Nagib puta utiče na emisiju buke vozila na dva načina: prvo, on utiče na brzinu vozila i time na emisiju buke kotrljanja i pogona vozila; drugo, on utiče na opterećenje motora i na brzinu motora putem odabira stepena prenosa pa time na emisiju buke pogona vozila. U ovom se poglavlju, u kojem se pretpostavlja konstantna brzina, uzima u obzir samo uticaj na buku pogona.

Uticaj nagiba puta na buku pogona uzima se u obzir korekcionim članom $\Delta L_{WP,grad,m}$ koji je funkcija nagiba s (u %), brzine vozila v_m (u km/h) i klase vozila m . U slučaju dvosmjernog protoka saobraćaja neophodno je podijeliti protok na dva sastavna dijela i korigovati pola za kretanje uzbrdo i pola za kretanje nizbrdo. Korekциони član primjenjuje se jednako na sve oktavne opsege:

za $m = 1$:

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=1}(v_m) = \frac{\text{Min } 12\%; -s \text{ } -6\%}{1\%} \text{ za } s < -6\%$$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=1}(v_m) = 0 \text{ za } -6\% \leq s \leq 2\%$$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=1}(v_m) = \frac{\text{Min } 12\%; -s \text{ } -2\%}{1,5\%} \times \frac{v_m}{100} \text{ za } s > 2\%$$

za $m = 2$:

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=2}(v_m) = \frac{\text{Min } 12\%; -s \text{ } -4\%}{0,7\%} \times \frac{v_m - 20}{100} \text{ za } s < 4\%$$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=2}(v_m) = 0 \text{ za } -4\% \leq s \leq 0\%$$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=2}(v_m) = \frac{\text{Min } 12\%; s}{1\%} \times \frac{v_m}{100} \text{ za } s > 0\%$$

za $m = 3$:

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=3}(v_m) = \frac{\text{Min } 12\%; -s \text{ } -4\%}{0,5\%} \times \frac{v_m - 10}{100} \text{ za } s < 4\%$$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=3}(v_m) = 0 \text{ za } -4\% \leq s \leq 0\%$$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=3}(v_m) = \frac{\text{Min } 12\%; s}{0,8\%} \times \frac{v_m}{100} \text{ za } s > 0\%$$

za $m = 4$:

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=4} = 0$$

Korekcija $\Delta L_{WP,grad,m}$ implicitno uključuje uticaj nagiba na brzinu.

2.2.5. Uticaj ubrzavanja i usporavanja vozila

Prije i poslije raskrsnice sa semaforima i kružnim tokovima primjenjuje se korekcija zbog uticaja ubrzavanja i usporavanja u skladu s opisom u nastavku.

Korekcionni članovi za buku kotrljanja, $\Delta L_{WR,acc,m,k}$, i za buku pogona, $\Delta L_{WP,acc,m,k}$, su linearne funkcije udaljenosti x (u metrima) tačkastog izvora od najbliže raskrsnice vlastitog linijskog izvora s drugim linijskim izvorom. Oni se jednako primjenjuju na sve oktavne opsege:

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

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

Koeficijenti $C_{R,m,k}$ i $C_{P,m,k}$ zavise od vrste raskrsnice k ($k=1$ za raskrsnicu sa semaforima; $k=2$ za kružni tok) i zadaju se za svaku kategoriju vozila. Korekcija uključuje uticaj promjene brzine pri približavanju ili udaljavanju od raskrsnice ili kružnog toka.

Treba imati na umu da je na udaljenosti $|x| \geq 100$ m, $\Delta L_{WR,acc,m,k} = \Delta L_{WP,acc,m,k} = 0$.

2.2.6. Uticaj tipa površine puta

Opšta načela

Na površinama puta s akustičnim svojstvima koja se razlikuju od onih referentne površine na buku kotrljanja i na buku pogona primjenjuje se spektralni korekcionni član.

Korekcionni član za površinu puta za emisiju buke kotrljanja dat je jednačinom:

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

pri čemu je:

$\alpha_{i,m}$ spektralna korekcija u dB pri referentnoj brzini v_{ref} za kategoriju m (1, 2 ili 3) i spektralni opseg i ,

β_m učinak brzine na smanjenje buke kotrljanja za kategoriju m (1, 2 ili 3) i jednak je za sve frekvencijske opsege.

Korekcionni član za površinu puta za emisiju buke pogona dat je jednačinom:

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

Apsorbirajuće površine smanjuju buku pogona, a neapsorbirajuće površine je ne povećavaju.

Uticaj starosti na svojstva buke površine puta

Svojstva buke površine puta mijenjaju se u zavisnosti od starosti i nivou održavanja te teže ka povećanju buke s vremenom. U ovoj se metodi parametri površine puta izvedu tako da budu reprezentativni za akustična svojstva tipa površine puta koja su prosjek proračunat za reprezentativni životni vijek puta i uz pretpostavku odgovarajućeg održavanja.

2.3. Buka iz željezničkog saobraćaja

2.3.1. Opis izvora

Klasifikacija vozila

Definicija vozila i voza

U svrhu ove metode proračuna buke vozilo se definiše kao bilo koje željezničko vozilo koje je dio voza (tipično lokomotiva, vagon s vlastitim pogonom, vučeni putnički vagon ili teretni vagon), koje se može samostalno kretati i koje se može odvojiti od ostatka voza. Za željeznička vozila koja čine nerazdvojiv skup, tj. koja dijele jedno zajedničko obrtno postolje, mogu postojati posebne okolnosti. Za potrebe ove metode proračuna sva se ta željeznička vozila uzimaju zajedno kao jedno vozilo.

Za potrebe ove metode proračuna voz se sastoji od niza povezanih vozila.

U tabeli [2.3.a] definiše se zajednički jezik za opisivanje tipova vozila koji se nalaze u bazi podataka izvora. U toj se bazi nude odgovarajući opisi svojstava koje treba upotrebljavati kako bi se potpuno klasifikovala vozila. Ti opisi odgovaraju svojstvima vozila koja utiču na akustičnu usmjerenu zvučnu snagu po metru daljine ekvivalentnog modelovanog linijskog izvora.

Utvrđuje se broj vozila svakog tipa za svaku dionicu kolosjeka za svaki vremenski period koji se upotrebljava za proračun buke. Taj se broj izražava kao prosječan broj vozila na sat, a dobija se dijeljenjem ukupnog broja vozila koja su saobraćajala u određenom vremenskom periodu s trajanjem tog perioda u satima (na primjer, 24 vozila u 4 sata znači 6 vozila na sat). Upotrebljavaju se svi tipovi vozila koja su saobraćajala na svakoj dionici kolosjeka.

Tabela [2.3.a]

Klasifikacija i opisi svojstava za željeznička vozila

Broj	1	2	3	4
Opis svojstva	Tip vozila	Broj osovina po vozilu	Tip kočnice	Zaštita od buke na točku
Objašnjenje opisa	Slovo kojim se opisuje tip	Stvarni broj osovina	Slovo kojim se opisuje tip kočnice	Slovo kojim se opisuje tip mjere za smanjenje buke

Mogući opisi	h vozilo velike brzine (> 200 km/h)	1	c kočioni umetak od livenog gvoždja	n bez zaštite
	m putnički vagoni na vlastiti pogon	2	k kompozitni ili sinterovane metalni kočni umetak	d aprigušivači
	p vučeni putnički vagoni	3	n kočenje bez umetka, poput kočenja diskom, bubnjem ili magnetskog kočenja	s štitnici
	c vagon na vlastiti pogon ili bez vlastitog pogona gradskog tramvaja ili lake gradske željeznice	4		o ostalo
	d dizelska lokomotiva	itd.		
	e električna lokomotiva			
	a bilo koje opšte teretno vozilo			

	o ostalo (na primjer vozila za održavanje itd.)			

Klasifikacija kolosjeka i potporne strukture

Postojeći se kolosjeci mogu razlikovati jer postoji nekoliko elemenata koji doprinose njihovim akustičnim svojstvima te ih opisuju. Vrste kolosjeka korišćene u ovoj metodi navedene su u tabeli [2.3.b] u nastavku. Neki elementi imaju veliki uticaj na akustična svojstva, a drugi imaju samo sporedan uticaj. Uopšteno, najvažniji elementi koji utiču na emisiju željezničke buke su: hrapavost površine šina, čvrstina osjetljivih ploča, podloga kolosjeka, spojevi šina i radijus luka kolosjeka. Alternativno, mogu se definisati opšta svojstva kolosjeka, a u tom su slučaju hrapavost površine šina i stepen prigušenja kolosjeka u skladu s standardom ISO 3095 dva akustični ključna parametra, zajedno s radijusom luka kolosjeka.

Dionica kolosjeka definiše se kao dio jednog kolosjeka na pruzi, u stanici ili spremištu na kojem se fizička svojstva i osnovni sastavni dijelovi kolosjeka ne mijenjaju.

Tabela [2.3.b] definiše zajednički jezik za opisivanje tipova šina uključenih u bazu podataka izvora.

Tabela [2.3.b]

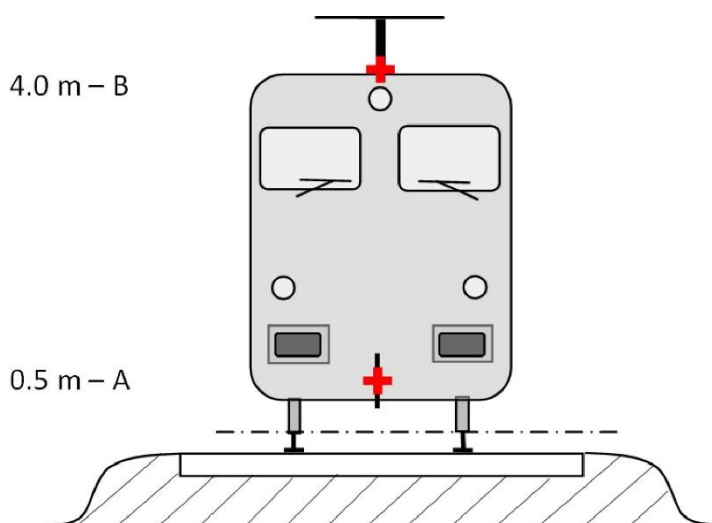
Broj	1	2	3	4	5	6
Opis svojstva	Podloga kolosjeka	Hrapavost površine šina	Tip osjetljivih ploča	Dodatne zaštitne mjere	Spojevi šina	Luk
Objašnjene opisa	Tip podloge kolosjeka	Indikator hrapavosti	Indikator „dinamičke” čvrstine	Slovo koje opisuje akustični uređaj	Prisutnost spojeva i njihovi razmaci	Navođenje radijusa luka u metrima
Dopuštene oznake	B Zavjesa	E Dobro održavano i vrlo glatko	S Mekano (od 150 do 250 MN/m)	N Nema	N Nema	N Pravolinijski kolosijek
	S	M	M	D	S	L

	Kolosijek na čvrstoj podlozi	Normalno održavano	Srednje (od 250 do 800 MN/m)	Prigušivač šina	Jedan spoj ili prekidač	Nisko (od 1 000 do 500 m)
	L Most sa zavjesom	N Slabo održavano	H Tvrdo (od 800 do 1 000 MN/m)	B Niski blatobran	D Dva spoja ili skretnice na 100 m	M Srednje (manje od 500 m i više od 300 m)
	N Most bez zavjesa	B Neodržavano i u lošem stanju		A Apsorbirajuća ploča na kolosijeku na čvrstoj podlozi	M Više od dva spoja ili skretnice na 100 m	H Visoko (manje od 300 m)
	T Kontinuirano oslonjeni kolosijek			E Kontinuirano oslonjena šina		
	O Ostalo			O Ostalo		

Broj i položaj ekvivalentnih izvora zvuka

Slika [2.3.a]

Položaj ekvivalentnih izvora buke



Različiti ekvivalentni linijski izvori buke smješteni su na različite visine i u sredinu kolosjeka. Sve se visine odnose na površinu koja dodiruje dvije gornje površine dviju šina.

Ekvivalentni izvori uključuju različite fizičke izvore (indeks p). Fizički izvori razvrstavaju se u različite kategorije na osnovu mehanizma kojim se buka stvara. Ti su izvori: 1. buka kotrljanja (uključujući ne samo vibracije u šinama i podlozi kolosjeka i vibracije točka nego i buku nadgradnje teretnih vozila, ako postoji); 2. buka vuče; 3. aerodinamička buka; 4. udarna buka (zbog prelaza, prekidač i raskrsnice); 5. buka škripanja i 6. buka zbog dodatnih uticaja poput mostova i vijadukta.

1. Hrapavost točka i površina šina, koja se na tri načina prenosi na emisione površine (šina, točkovi i nadgradnja), predstavlja buku kotrljanja. Ona se dodjeljuje na $h = 0,5$ m (emisione površine A) kako bi se prikazali doprinos kolosjeka, u šta su uključeni uticaji površine šina, posebno kolosjeka na čvrstoj podlozi (u skladu s propagacionim dijelom), doprinos točka i doprinos nadgradnje vozila (kod teretnih vozova).

2. Visine ekvivalentnih izvora za buku vuče kreću se između 0,5 m (izvor A) i 4,0 m (izvor B), u zavisnosti o fizičkom položaju predmetnog sastavnog dijela. Izvori poput prenosnog mehanizma i električnih motora često će biti na osovinskoj visini od 0,5 m (izvor A). Ventilacioni otvori i usisni sistem za hlađenje mogu se nalaziti na raznim visinama; ispusti vozila na dizelski pogon često su na visini krova, odnosno na 4,0 m (izvor B). Ostali izvori na vuči poput ventilatora ili dizelskih motora mogu se nalaziti na visini od 0,5 m (izvor A) ili 4,0 m (izvor B). Ako se tačna visina izvora nalazi između visina modela, zvučna energija proporcionalno se raspoređuje između najbližih visina izvora.

Iz tog razloga se u metodi predviđaju dvije visine izvora, 0,5 m (izvor A) i 4,0 m (izvor B), te se ekvivalentna zvučna snaga povezana sa svakom od njih raspoređuje između njih u zavisnosti od konkretne konfiguracije izvora na tipu jedinice.

3. Uticaji aerodinamičke buke povezuju se s izvorom na 0,5 m (koji predstavlja pokrivače i zaslone, izvor A) i s izvorom na 4,0 m (kojim se modeliraju sve krovne naprave i oduzimač struje, izvor B). Odabir visine od 4,0 m za oduzimač struje smatra se jednostavnim modelom pa ga mora pažljivo razmotriti ako je cilj odabrati odgovarajuću visinu blatobrana.

4. Udar na buka povezuje se s izvorom na 0,5 m (izvor A).

5. Buka škripanja povezuje se s izvorom na 0,5 m (izvor A).

6. Buka mosta povezuje se s izvorom na 0,5 m (izvor A).

2.3.2. Emisija zvučne snage

Opšte jednačine

Pojedinačno vozilo

Model za buku željezničkog saobraćaja, na isti način kao i za buku drumskog saobraćaja, opisuje emisiju zvučne snage buke konkretne kombinacije tipova vozila i tipova kolosjeka koja ispunjava niz zahtjeva opisanih u klasifikaciji vozila i kolosjeka u obliku skupa zvučne snage po vozilu (LW,0).

Protok saobraćaja

Emisiju buke protoka saobraćaja na svakom kolosijeku predstavlja skup od dva linijska izvora koji je opisan svojom usmjerenom zvučnom snagom po metru po frekvencijskom opsegu. To odgovara zbiru emisija zvuka pojedinačnih vozila u protoku saobraćaja, pri čemu se, u posebnom slučaju vozila u stanju mirovanja, uzima u obzir vrijeme koje vozila provedu na razmatranoj željezničkoj dionici.

Usmjerena zvučna snaga po metru po frekvencijskom opsegu, koju uzrokuju sva vozila koja prolaze po svakoj dionici kolosjeka na tipu kolosijeku (j), definiše se:

- za svaki frekvencijski opseg (i),
- za svaku datu visinu izvora (h) (za izvore na 0,5 m $h = 1$, na 4,0 m $h = 2$),

a predstavlja zbir energije svih doprinosa svih vozila koja se kreću na određenoj j-toj dionici kolosjeka. Ti su doprinosi:

- od svih vozila (t),
- pri njihovim različitim brzinama (s),

- u određenim uslovima vožnje (konstantna brzina) (c),
- za svaki tip fizičkog izvora (kotrljanje, udar, škripanje, vuča, aerodinamika i dodatni uticaji poput, na primjer, buke mosta) (p).

Za proračun usmjerene zvučne snage po metru (unos za propagacijski dio) nastale prosječnom mješavinom saobraćaja na j-toj dionici kolosjeka koristi se sljedeća jednačina:

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

pri čemu:

T_{ref} = referentni vremenski period za koje se razmatra prosječan saobraćaj,
X=ukupni broj postojećih kombinacija za i, t, s, c, p za svaku j-tu dionicu kolosjeka,
t = indeks za tipove vozila na j-toj dionici kolosjeka,
s=indeks za brzinu voza: postoji onoliko indeksa koliko postoji različitih prosječnih brzina voza na j-toj dionici kolosjeka,
c= indeks za stanje kretanja: 1 (konstantna brzina), 2 (stanje mirovanja),
p=indeks za tipove fizičkih izvora: 1 (za buku kotrljanja i udarnu buku), 2 (škripanje u krivini, 3 (buka vuče), 4 (aerodinamička buka), 5 (dodatni uticaji),
L_{W',eq,line,x=x}-ta usmjerena zvučna snaga po metru za linijski izvor jedne kombinacije t, s, c, p na svakoj j-toj dionici kolosjeka.

Ako se pretpostavi stalan protok od Q vozila na sat uz prosječnu brzinu v, u prosjeku će se ekvivalentni broj Q/v vozila u svakom trenutku nalaziti na jediničnoj mjeri dionice kolosjeka. Emisija buke protoka vozila izražena usmjerenom zvučnom snagom po metru **L**_{W',eq,line} (izražena u dB/m (ref. 10– 12 W)) izračunava se jednačinom:

$$L_{W',eq,line,i}(\psi, \varphi) = L_{W,0,dir,i}(\psi, \varphi) + 10 \times \lg \left(\frac{Q}{1000v} \right) \quad (2.3.2.)$$

(za c = 1)

pri čemu:

- Q je prosječan broj vozila na sat na j-toj dionici kolosjeka za tip vozila t , prosječnu brzinu voza s i stanje kretanja c ,
- v je njihova brzina [km/h] na j-toj dionici kolosjeka za tip vozila t i prosječnu brzinu voza s,

— $L_{W,0,dir}$ je nivo usmjerene zvučne snage specifične buke (kotrljanje, udar, škripanje, vuča, aerodinamika, dodatni uticaji) pojedinačnog vozila u smjerovima ψ , φ određenima s obzirom na smjer kretanja vozila (vidjeti sliku [2.3.b]).

U slučaju nepomičnog izvora, poput vozila u stanju mirovanja, pretpostavlja se da će vozilo tokom cijelog perioda T idle ostati na mjestu unutar dionice kolosjeka daljine L . Stoga se pomoću referentnog vremenskog perioda T_{ref} za ocjenu buke (na primjer 12 sati, 4 sata, 8 sati) usmjerena zvučna snaga za jediničnu daljinu na toj dionici kolosjeka definiše jednačinom:

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

Uopšteno, usmjerena zvučna snaga dobija se za svaki specifični izvor izrazom:

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

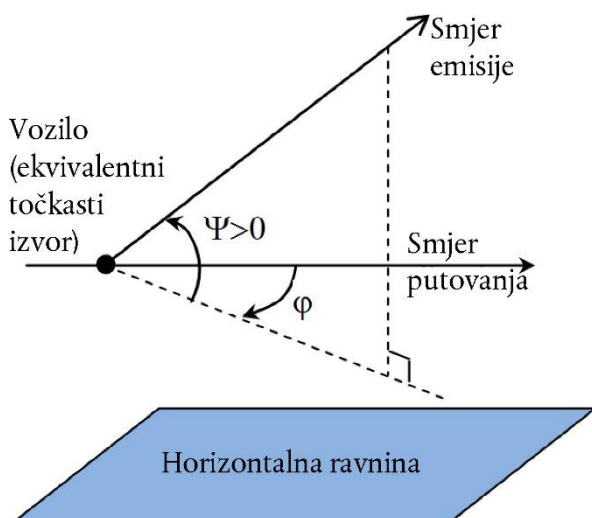
pri čemu je:

- $\Delta L_{W,dir,vert,i}$ funkcija korekcije vertikalne usmjerenosti (bezdimezionalna) ψ (slika [2.3.b]),
- $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ funkcija korekcije horizontalne usmjerenosti (bezdimezionalna) φ (slika [2.3.b]).

I pri tome se $L_{W,0,dir,i}(\psi,\varphi)$, nakon izvođenja iz tercijernih opsega, izražava u oktavnom opsegu sabiranjem energetske vrijednosti svakog pripadajućeg tercijernog opsega kako bi se dobio odgovarajući oktavni opseg.

Slika [2.3.b]

Geometrijska definicija



Za potrebe proračuna snaga izvora tada se specifično izražava usmjerenom zvučnom snagom po 1 m daljine kolosjeka $L_{W',tot,dir,i}$ kako bi se uvrstila usmjerenost izvora u njihovom vertikalnom i horizontalnom smjeru pomoću dodatnih korekcija.

Nekoliko se $L_{W,0,dir,i}(\psi, \varphi)$ uzima u obzir za svaku kombinaciju vozila, kolosjeka, brzine i stanja kretanja:

- za frekvencijski opseg širine 1/3 oktave (i),
- za svaku dionicu kolosjeka (j),
- visine izvora (h) (za izvore na 0,5 m $h = 1$, na 4,0 m $h = 2$),
- usmjerenost (d) izvora.

Skup $L_{W,0,dir,i}(\psi, \varphi)$ uzima se u obzir za svaku kombinaciju vozila, kolosjeka, brzine i stanja kretanja, svaku dionicu kolosjeka, visine koje odgovaraju $h = 1$ i $h = 2$ te usmjerenost.

Buka kotrljanja

Doprinos vozila i doprinos kolosjeka buci kotrljanja razdvaja se na četiri osnovna elementa, a to su: hrapavost točka, hrapavost šina, prenosna funkcija vozila na točkove i na nadogradnju (vozila) te prenosna funkcija kolosjeka. Hrapavost točka i šina predstavlja uzrok za stvaranje vibracija na mjestu dodira između šina i točka, a prenosne dvije funkcije su empirijske ili modelirane funkcije koje predstavljaju cijelu složenu pojavu mehaničke vibracije i stvaranja zvuka na površinama točka, šina, pragova i podloge. U ovoj se podjeli odražavaju fizički dokazi da hrapavost prisutna na šinama može pojačati

vibracije na šinama, ali i da će takođe pobuditi vibracije točka i obrnuto. Neuključivanje jednog od ova četiri parametra onemogućilo bi razdvajanje klasifikacije šina i vozova.

Hrapavost točka i šina

Buku kotrljanja uglavnom pobuđuje hrapavost točka i šina u rasponu talasnih daljina od 5 do 500 mm.

Definicija

Nivo hrapavosti L_r definiše se kao 10 puta logaritam od baze 10 kvadrata srednje kvadratne vrijednosti r^2 hrapavosti gornje površine šina ili spoljašnje površine točka u smjeru kretanja (longitudinalna nivo) izmjerene u μm na određenoj daljini šina ili na cijelom opsegu točka, podijeljene s kvadratom referentne vrijednosti r_0^2

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

pri čemu:

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

r = razlika efektivne vrijednosti vertikalnog efekata kontaktne površine u odnosu na srednji nivo

Nivo hrapavosti L_r tipično se dobija kao spektar talasne daljine λ te se pretvara u frekvencijski spektar $f = v/\lambda$ pri čemu je f središnja frekvencija datog opsega širine 1/3 oktave u Hz, λ je talasne daljina u metrima i v je brzina voza u m/s. Spektar hrapavosti je funkcija frekvencije pa se u skladu s tim pomjera duž ose frekvencije za različite brzine. Uopšteno, nakon pretvaranja u frekvencijski spektar pomoću brzine neophodno je dobiti nove spektralne vrijednosti tercijernih oktava izračunavanjem prosjeka između dva odgovarajuća tercijerna opsega u području talasne daljine. Za procjenu ukupnog efektivnog frekvencijskog spektra hrapavosti koji odgovara odgovarajućoj brzini voza, energetski i proporcionalno se izračunava prosjek dva odgovarajuća tercijerna opsega definisana u području talasne daljine.

Nivo hrapavosti šina (hrapavost kolosjeka) za opseg i -te talasne daljine definiše se kao $L_{r,TR,i}$.

Analogno tome, nivo hrapavosti točka (hrapavost vozila) za opseg i -tog talasnog broja definiše se kao $L_{r,VEH,i}$.

Ukupni i efektivni nivo hrapavosti za opseg talasnog broja i ($L_{R,tot,i}$) definiše se kao zbir energija nivoa hrapavosti šina i točka te kontaktnog filtra A3 (λ) radi uzimanja u obzir učinka filtriranja dodirnog dijela između šina i točka te se izražava u dB jednačinom:

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

pri čemu se iskazuje kao funkcija opsega i-tog talasnog broja koji odgovara talasnog daljini λ .

Kontaktни filter zavisi od tipa kolosjeka i točka i od opterećenja.

U metodi se upotrebljavaju ukupna efektivna hrapavost za j-tu dionicu kolosjeka i svaki t-ti tip vozila pri njegovoj odgovarajućoj brzini v.

Prenosna funkcija vozila, kolosjeka i nadgradnje

Definišu se tri prenosne funkcije nezavisne od brzine, $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ i $L_{H,VEH,SUP,i}$: prva je funkcija za svaku j-tu dionicu kolosjeka, a druge dvije za svaki t-ti tip vozila. Te funkcije povezuju ukupni efektivni nivo hrapavosti sa zvučnom snagom kolosjeka, točka i nadgradnje, tim redom.

Doprinos nadgradnje uzima se u obzir samo za teretne vagone, dakle, samo za vozila tipa „a”.

Dakle, za buku kotrljanja doprinosi kolosjeka i vozila potpuno su opisani ovim prenosnim funkcijama i ukupnim efektivnim nivoom hrapavosti. Kad je voz u stanju mirovanja, buka kotrljanja se isključuje.

Za zvučnu snagu po vozilu buka kotrljanja izračunava se na visini osovine, a ulazne su vrijednosti ukupna efektivni nivo hrapavosti $L_{R,TOT,i}$ kao funkcija brzine vozila v, prenosne funkcije kolosjeka, vozila i nadgradnje $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ i $L_{H,VEH,SUP,i}$ te ukupni broj osovina N_a :

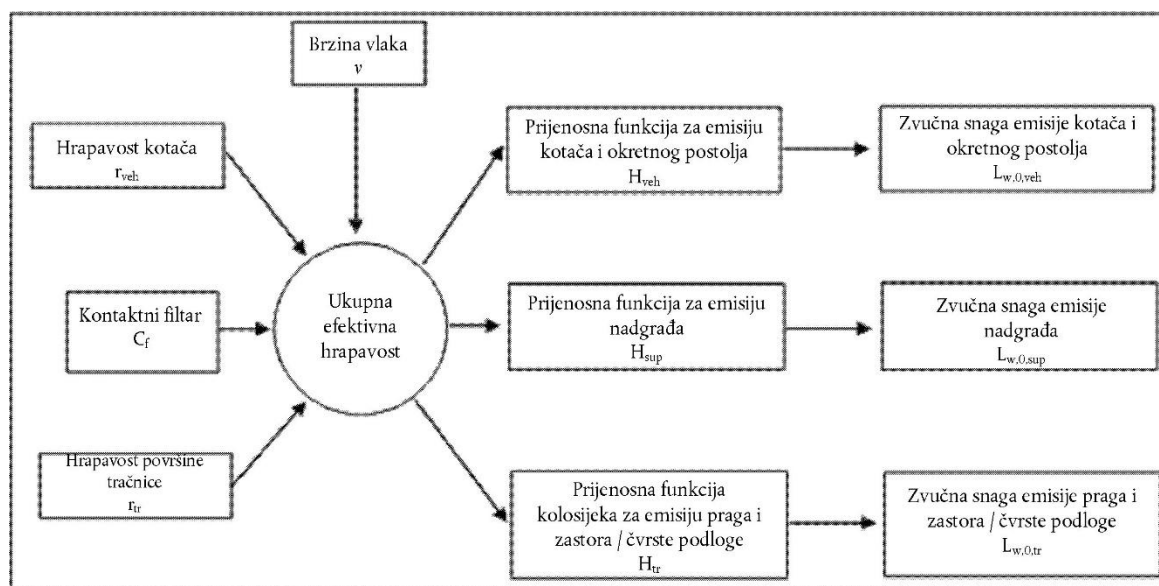
za $h = 1$:

$L_{W,0,TR,i} =$	$L_{R,TOT,i} +$	dB	(2.3.8.)
$L_{H,TR,i} + 10 \times \lg(N_a)$			
$L_{W,0,VEH,i} =$	$L_{R,TOT,i} +$	dB	(2.3.9.)
$L_{H,VEH,i} + 10 \times \lg(N_a)$			
$L_{W,0,VEHSUP,i} =$	$L_{R,TOT,i} +$	dB	(2.3.10.)
$L_{H,VEHSUP,i} + 10 \times \lg(N_a)$			

pri čemu je N_a broj osovina po vozilu za t -ti tip vozila.

Slika [2.3.c]

Šema za upotrebu različitih definicija hrapavosti i prenosnih funkcija



Najmanja brzina od 50 km/h (30 km/h samo za tramvaje i laku gradsku željeznicu) upotrebljava se za utvrđivanje ukupne efektivne hrapavosti i time zvučne snage vozila (ta brzina ne utiče na proračun protoka vozila) radi kompenzacije potencijalne greške uvedene pojednostavljivanjem definicije buke kotrljanja, definicije buke kočenja i definicije udarne buke uzrokovane prelazima i prekidačima.

Udarne buke (prelazi, skretnice i raskrsnice)

Udarnu buku mogu uzrokovati prelazi, skretnice i raskrsnice. Nivo buke se tu može razlikovati i može nadjačati buku kotrljanja. Udarne buke se uzima u obzir za kolosijeke sa spojnica. Za udarnu buku uzrokovanu prekidačima, prelazima i spojevima na dionicama kolosijeka pri brzini manjoj od 50 km/h (30 km/h samo za tramvaje i laku gradsku željeznicu) ne radi se modeliranje jer se najmanja brzina od 50 km/h (30 km/h samo za tramvaje i laku gradsku željeznicu) upotrebljava za uključivanje više uticaja u skladu s opisom iz poglavlja o buci kotrljanja. Takođe se ne radi modeliranje buke pri stanju kretanja $c = 2$ (stanje mirovanja).

Udarne buke uključena je u član buke kotrljanja time što se dopunski izmišljeni nivo hrapavosti (energetski) dodaje ukupnom efektivnom nivou hrapavosti za svaku

specifičnu j-tu dionicu kolosjeka na kojoj ta buka postoji. U tom se slučaju novi $L_{R,TOT} + IMPACT,i$ upotrebljava umjesto $L_{R,TOT,i}$ pa će postati:

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

$L_{R,IMPACT,i}$ je spektar opsega širine 1/3 oktave (kao funkcija frekvencije). Za dobijanje tog frekvencijskog spektra, spektar se definiše kao funkcija talasne daljine λ te se pretvara u traženi spektar kao funkcija frekvencije korišćenjem relacije $\lambda = v/f$, pri čemu je f središnja frekvencija opsega širine 1/3 oktave u Hz i v je s-ta brzina vozila t-tog tipa vozila u m/s.

Uticaj buke zavisice od snage i broja udara po jediničnoj daljini ili gustini veza tako da se u slučaju da su zadati višestruki udari, nivo udarne hrapavosti koju treba upotrijebiti u gornjoj jednačini izračunava se:

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

pri čemu je $L_{R,IMPACT-SINGLE,i}$ nivo udarne hrapavosti uzeta za pojedinačni udar, a n_l je gustina spojeva.

Unaprijed uzeti nivo gustine uzet je za gustinu spojeva od $n_l = 0,01 \text{ m}^{-1}$, što znači jedan spoj na 100 m kolosjeka. Situacije s različitim brojem spojeva aproksimiraju se prilagođavanjem gustine spojeva n_l . Treba napomenuti da se pri modeliranju trase i segmentacije pruge mora uzeti u obzir gustina spojeva, što znači da možda bude neophodno uzeti odvojeni segment izvora za dio kolosjeka s više spojeva. $L_{W,0}$ doprinosi kolosjeka, točka/obrtnog postolja i nadgradnje povećava se pomoću $L_{R,IMPACT,i}$ za ± 50 m ispred i iza spoja šina. U slučaju niza spojeva, povećanje se proširuje na $- 50$ m ispred prvog spoja i $+ 50$ m iza posljednjeg spoja.

Primjenjivost tih spektara zvučne snage obično se provjerava na lokaciji.

Za kolosijeke sa spojnicama uzima se unaprijed data vrijednost n_l od 0,01.

Škripanje

Škripanje u krivini kolosjeka je poseban izvor koji se odnosi samo na krivine pa je stoga lokalizovan. Škripanje u krivini po pravilu zavisi o zakrivljenosti, uslovima trenja, brzini voza, geometriji i dinamici između kolosjeka i točka. Budući da može biti značajno, potrebno ga je primjereno opisati. Na mjestima gdje se javlja škripanje u krivini, a to je u pravilu u zakrivljenjima i željezničkim prekidačma, izvornoj snazi potrebno je dodati odgovarajuće spektre snage viška buke. Višak buke može biti poseban za svaki tip željezničkog vozila jer neki tipovi točka i okretnih postolja mogu biti značajno manje

skloni škripanju od drugih. Ako su dostupna mjerenja viška buke u kojima se dodatno uzima u obzir varijabilna priroda škripanja, ona se mogu upotrebljavati.

Ako odgovarajuća mjerenja nisu dostupna, može se primijeniti jednostavan pristup. U tom se pristupu buka škripanja uzima u obzir tako da se sljedeći viškovi vrijednosti dodaju spektrima zvučne snage buke kotrljanja za sve frekvencije.

Voz	5 dB za krivine s $300 \text{ m} < R \leq 500 \text{ m}$ i $l_{\text{track}} \geq 50 \text{ m}$
	8 dB za krivine s $R \leq 300 \text{ m}$ i $l_{\text{track}} \geq 50 \text{ m}$
	8 dB za skretnice s $R \leq 300 \text{ m}$
	0 dB u ostalim slučajevima
Tramvaj	5 dB za krivine i skretnice s $R \leq 200 \text{ m}$
	0 dB u ostalim slučajevima

pri čemu je l_{track} daljina kolosjeka duž krivine, a R je radijus krivine.

Primjenjivost tih spektara zvučne snage ili viškova vrijednosti obično se provjerava na lokaciji, posebno u slučaju tramvaja i mjesta na kojima se krivine ili skretnice tretiraju sredstvima protiv škripanja.

Buka vuče

Iako je buka vuče obično posebna za svako tipično radno stanje (konstantna brzina, usporavanje, ubrzanje i stanje mirovanja), jedina dva stanja za koja se vrši modeliranje su konstantna brzina (koja vrijedi i kad voz usporava ili ubrzava) i stanje mirovanja. Modelirana snaga izvora odgovara jedino uslovima maksimalnog opterećenja, a to daje vrijednosti $L_{W,0,\text{const},i} = L_{W,0,\text{idling},i}$. Takođe, $L_{W,0,\text{idling},i}$ odgovara doprinosu svih fizičkih izvora datog vozila koji se mogu dodijeliti određenoj visini, u skladu s opisom iz tačke 2.3.1.

$L_{W,0,\text{idling},i}$ izražava se kao statički izvor buke u stanju mirovanja za vrijeme trajanja stanja mirovanja i treba ga upotrebljavati modelovanog kao stacionarni tačkasti izvor u skladu s opisom iz sljedećeg poglavlja o buci industrijskih pogona i postrojenja. On se uzima u obzir samo ako su vozovi u stanju mirovanja dalje od 0,5 sati.

Te se vrijednosti mogu dobiti mjerenjem svih izvora za svako radno stanje ili se izvori mogu definisati pojedinačno tako što će se utvrditi njihova zavisnost o parametrima i relativna snaga. To se može postići mjerenjem na vozilu u stanju mirovanja time što će se

mijenjati brzina osovine vučne opreme, u skladu s standardom ISO 3095:2005. Potrebno je opisati više izvora buke vuče koji ne moraju svi direktno zavisiti od brzine voza u mjeri u kojoj su ti izvori važni:

- buka pogonskog sistema, poput dizelskih motora (uključujući ulazne i ispusne otvore i motor), prenosnog mehanizma i električnih generatora, koja prije svega zavisi od broja obrtaja motora u minutu (rpm), i buka električnih izvora poput transformatora, koja može uglavnom zavisiti od opterećenja,
- buka ventilatora i sistema za hlađenje, koja zavisi od brzine obrtaja ventilatora u minutu; u nekim slučajevima ventilatori mogu biti direktno spojeni na pogonsku grupu,
- povremeni izvori poput kompresora, ventila i ostalih izvora koji posjeduju tipično trajanje rada i s odgovarajućom korekcijom emisije buke zbog radnog ciklusa.

Budući da se svaki od tih izvora može ponašati različito za svako radno stanje, buka vuče navodi se zavisno od toga. Snaga izvora dobija se mjerenjem pod kontrolisanim uslovima. Uopšteno, lokomotive će pokazati veću varijaciju u opterećenju jer mogu postojati znatne razlike u broju vagona koje vuku i time u izlaznoj snazi, dok fiksne kompozicije poput elektromotornih vozova (EMV-ovi), dizelmotornih vozova (DMV-ovi) i vozova velike brzine imaju bolje definisano opterećenje.

Zvučna snaga izvora nije unaprijed dodijeljena visinama izvora pa se taj izbor vrši u zavisnosti od specifičnosti buke i vozilu koje se ocjenjuje. Modelira se na izvoru A ($h = 1$) i izvoru B ($h = 2$).

Aerodinamička buka

Aerodinamička buka važna je samo za brzine iznad 200 km/h pa je stoga prvo potrebno provjeriti je li uopšte potrebna za ove primjene. Ako su hrapavost i prenosne funkcije buke kotrljanja poznate, aerodinamička se buka može ekstrapolirati za veće brzine te se može uporediti s postojećim podacima za velike brzine kako bi se provjerilo stvara li aerodinamička buka više nivoa buke. Ako je brzina vozova na mreži veća od 200 km/h, ali je ograničena na 250 km/h, u nekim slučajevima nije nužno uključiti aerodinamičku buku, u zavisnosti o konstrukciji vozila.

Doprinos aerodinamičke buke daje se kao funkcija brzine:

$L_{W,0,i} = L_{W,0,1,i}(v_0) + \alpha_{1,i} \times \lg\left(\frac{v}{v_0}\right)$	dB	za $h = 1$
$L_{W,0,i} = L_{W,0,2,i}(v_0) + \alpha_{2,i} \times \lg\left(\frac{v}{v_0}\right)$	dB	za $h = 2$

pri čemu je:

v_0 brzina na kojoj je aerodinamička buka dominantna pa je utvrđena na 300 km/h,

$L_{W,0,1,i}$ referentna zvučna snaga izmjerena na najmanje dvije mjerne tačke za izvore čije su visine izvora poznate, na primjer za prvo obrtno postolje,

$L_{W,0,2,i}$ referentna zvučna snaga izmjerena na najmanje dvije mjerne tačke za izvore čije su visine izvora poznate, na primjer za visine udubine oduzimača struje,

$\alpha_{1,i}$ koeficijent utvrđen iz najmanje dvije mjerne tačke za izvore čije su visine izvora poznate, na primjer za prvo obrtno postolje,

$\alpha_{2,i}$ koeficijent utvrđen iz najmanje dvije mjerne tačke za izvore čije su visine izvora poznate, na primjer za visine udubljenja oduzimača struje.

Usmjerenost izvora

Horizontalna usmjerenost $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ u dB data je u horizontalnoj ravni te se može unaprijed pretpostaviti da je dipolna za učinke kotrljanja, udara (spojevi šina itd.), škripanja, kočenja, ventilatora i aerodinamike, data za svaki i-ti frekvencijski opseg jednačinom:

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

Buka mosta modelira se na izvoru A ($h = 1$), za koji se pretpostavlja svesmjernost.

Vertikalna usmjerenost $\Delta L_{W,dir,ver,i}$ u dB data je u vertikalnoj ravni za izvor A ($h = 1$) kao funkcija središnje frekvencije opsega $f_{c,i}$ svakog i-tog frekvencijskog opsega i:

za $0 < \psi < \pi/2$ jest

za $-\pi/2 < \psi \leq 0$ jest

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

Za izvor B ($h = 2$) za aerodinamički učinak:

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

Inače $\Delta L_{W,dir,ver,i} = 0$

Usmjerenost $\Delta L_{dir,ver,i}$ ne uzima se u obzir za izvor B ($h = 2$) za druge uticaje jer se za izvore B u tom položaju pretpostavlja da su usmjereni u svim pravcima.

2.3.3. Dodatni uticaji

Korekcija za strukturna emitovanja (mostovi i vijadukti)

U slučaju kad se dionica kolosjeka nalazi na mostu, neophodno je uzeti u obzir dodatnu buku nastalu vibracijom mosta zbog pobuđivanja uzrokovanog prisutnošću voza. Buka mosta modelira se kao dodatni izvor čija se zvučna snaga po vozilu izražava sljedećom formulom:

$$L_{W,0,ivicuge,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,ivicuge,i} + 10 \times \lg(N_a) \text{ dB} \quad (2.3.18.)$$

Pri čemu je $L_{H,ivicuge,i}$ prenosna funkcija mosta. Buka mosta $L_{W,0,ivicuge,i}$ predstavlja samo zvuk koji emituje konstrukcija mosta. Buka kotrljanja vozila na mostu izračunava se pomoću formula od (2.3.8.) do (2.3.10.), i to odabirom prenosne funkcije kolosjeka koja odgovara sistemu kolosjeka koji je prisutan na mostu. Ograde uz rub mosta po pravilu se ne uzimaju u obzir.

Korekcija za ostale izvore povezane sa željeznicom

Moguća je prisutnost različitih drugih izvora koji su povezani sa bukom koja potiče iz željezničkog saobraćaja, poput depoa, područja za utovar i istovar, stanice i stajališta, zvona, kolovoznih zvučnika itd. Prema tim se izvorima treba postupati kao prema izvorima buke industrijskih pogona i postrojenja (stacionarni izvori buke) pa ih prema potrebi treba modelovati u skladu sa sljedećim poglavljem o buci industrijskih pogona i postrojenja.

2.4. Buka industrijskih pogona i postrojenja

2.4.1. Opis izvora

Klasifikacija vrsta izvora (tačkasti, linijski, površinski)

Dimenzije industrijskih izvora mogu biti vrlo različite. Ti izvori mogu biti veliki industrijski pogoni i mali, koncentrirani izvori poput malih alata ili mašina koji se upotrebljavaju u fabrikama. Stoga je neophodno upotrijebiti prikladnu tehniku modeliranja za specifičan izvor koji se ocjenjuje. U zavisnosti od dimenzija i načina na koji je više pojedinačnih izvora razmješteno na nekom području, pri čemu svaki od njih pripada istoj industrijskoj lokaciji, izvori se mogu modelovati kao tačkasti, linijski ili površinski. U praksi se izračunavanje učinka buke uvijek temelji na tačkastim izvorima, ali nekoliko tačkastih izvora može se upotrijebiti za prikaz stvarnog složenog izvora koji se uglavnom nalazi na nekoj liniji ili površini.

Broj i položaj ekvivalentnih izvora zvuka

Stvarni izvori zvuka modeliraju se korišćenjem ekvivalentnih izvora zvuka koje predstavljaju jedan ili više tačkastih izvora tako da ukupna zvučna snaga stvarnih izvora odgovara zbiru pojedinačnih zvučnih snaga dodijeljenih različitim tačkastim izvorima.

Opšta pravila koja treba primjenjivati u definisanju broja tačkastih izvora koji će se upotrijebiti su:

- linijski ili tačkasti izvori kod kojih je najveća dimenzija manja od $1/2$ udaljenosti između izvora i prijemnika, mogu se modelovati kao jedan tačkasti izvor,
- izvori kod kojih je najveća dimenzija veća od $1/2$ udaljenosti između izvora i prijemnika treba da se modeliraju kao niz nekoherentnih tačkastih izvora na pravcu ili kao niz nekoherentnih tačkastih izvora na nekoj površini tako da za svaki od tih izvora bude ispunjen uslov $1/2$ udaljenosti. Distribucija na nekoj površini može uključivati vertikalnu distribuciju tačkastih izvora,
- posebnu pažnju potrebno je obratiti na visinu izvora za izvore kod kojih su najveće dimenzije po visini iznad 2 m ili blizu nivoa tla. Udvostručenje broja izvora, uz njihovu ponovnu distribuciju samo po **z**-osi, ne mora dovesti do značajno boljeg rezultata za taj izvor,
- u slučaju bilo kojeg izvora udvostručenje broja izvora na površini izvora (u svim dimenzijama) ne mora dovesti do značajno boljeg rezultata.

Položaj ekvivalentnih izvora zvuka ne može biti fiksiran, s obzirom na veliki broj konfiguracija koje mogu postojati na industrijskoj lokaciji. Obično će se primjenjivati najbolja praktična rješenja.

Emisija zvučne snage

Opšti dio

Sljedeće informacije predstavljaju potpun skup ulaznih podataka za proračune širenja (propagacije) zvuka metodama koje treba upotrebljavati za izradu karata buke:

- spektar emitovanog nivoa zvučne snage u oktavnim opsezima,
- radno vrijeme (dan, večer, noć, prema godišnjem prosjeku),
- lokacija (koordinate x , y) i nadmorska visina (z) izvora buke,
- vrsta izvora (tačkasti, linijski, površinski),
- dimenzije i orijentacija,
- radni uslovi izvora,
- usmjerenost izvora.

Zvučne snage tačkastih, linijskih i površinskih izvora moraju se definisati:

- za tačkasti izvor, kao zvučna snaga L_w i usmjerenost kao funkcija tri ortogonalne koordinate (x, y, z),
- mogu se definisati dvije vrste linijskih izvora:
- za linijske izvore koji prikazuju transportne trake, cjevovode itd., kao zvučna snaga po metru daljine $L_{w'l}$ i usmjerenost kao funkcija dviju ortogonalnih koordinata u odnosu na osu linijskog izvora,
- linijski izvori koji prikazuju vozila u kretanju izračunavaju se u skladu s formulom 2.2.1.,
- za površinske izvore zvuka, kao zvučna snaga po kvadratnom metru L_{w/m^2} i bez usmjerenosti (može biti horizontalna ili vertikalna).

Radno vrijeme je ključna ulazna vrijednost za proračun nivoa buke. Radno se vrijeme zadaje za period dana, večer i noći, ali se, ako se za širenje upotrebljavaju različite meteorološke klase definisane za svaki period dana, noći i večer, mora zadati detaljnija podjela radnog vremena za pod periode koji odgovaraju distribuciji meteoroloških klasa. Te se informacije temelje na godišnjem prosjeku.

Korekcija za radno vrijeme, koju treba dodati snazi zvučnog izvora kako bi se dobila korigovana zvučna snaga koja se upotrebljava za proračune tokom svakog vremenskog perioda, C_W u dB, izračunava se jednačinom:

$C_W = 10 \times \lg \left(\frac{T}{T_{ref}} \right)$	(2.4.1.) ◀

pri čemu:

T je vrijeme aktivnog izvora po periodu na osnovu uprosječenog godišnjeg stanja, u satima,

T_{ref} je referentno vremensko period u satima (na primjer, dan je 12 sati, večer je 4 sata, noć je 8 sati).

Za dominantnije izvore korekcija za prosječno godišnje radno vrijeme procjenjuje se barem unutar dopuštenog odstupanja od 0,5 dB kako bi se postigla prihvatljiva tačnost (ekvivalent nesigurnosti ispod 10 % u definiciji aktivnog perioda za izvor).

Usmjerenost izvora

Usmjerenost izvora snažno je povezana s položajem ekvivalentnog izvora zvuka u odnosu na obližnje površine. Budući da metoda širenja uzima u obzir refleksije od bliskih površina i apsorpciju zvuka, neophodno je pažljivo razmotriti položaj bliskih površina. Po pravilu se uvijek razlikuju dva slučaja:

— zvučna snaga i usmjerenost izvora utvrđuju se i zadaju u odnosu na određeni stvarni izvor koji je smješten u slobodno zvučno polje (isključujući uticaj tla). To se slaže s definicijama u pogledu širenja ako se pretpostavi da nema bliskih površina na udaljenosti od najmanje 0,01 m od izvora, a površine na udaljenosti od 0,01 m ili više su uključene u proračun širenja,

— zvučna snaga i usmjerenost izvora utvrđuju se i zadaju u odnosu na određeni stvarni izvor koji je smješten na specifičnu lokaciju pa su stoga zvučna snaga i usmjerenost izvora zapravo „ekvivalentne” jer uključuju modeliranje uticaja bliskih površina. To se definiše kao „poluslobodno zvučno polje” u skladu s definicijama u vezi sa širenjem. U tom se slučaju modelirane bliske površine isključuju iz proračuna širenja.

Usmjerenost se u proračunu izražava kao faktor $\Delta L_{W,dir,xyz}(x, y, z)$ koji treba dodati zvučnoj snazi kako bi se dobila prava usmjerena zvučna snaga referentnog zvučnog izvora kakva se vidi u širenju zvuka u datom smjeru. Taj se faktor može iskazati kao funkcija vektora smjera koji se definiše pomoću (x,y,z) u

$$x^2 + y^2 + z^2 = 1$$

Usmjerenost se takođe može izraziti korišćenjem drugih koordinatnih sistema poput ugaonog sistema.

2.5. Proračun širenja buke koji potiče od drumskog i željezničkog saobraćaja i industrijski izvori

2.5.1. Područje primjene i primjenjivost metode

U ovom dokumentu određuje se metoda za proračun prigušenja buke prilikom širenja u spoljašnjem prostoru. Uz poznata svojstva izvora ovom se metodom predviđa ekvivalentni kontinuirani nivo zvučnog pritiska u tački prijemnika koja odgovara dvijema posebnim vrstama atmosferskih uslova, a to su:

— uslovi širenja uz lom (refrakciju) prema dolje (pozitivni vertikalni gradijent efektivne brzine zvuka) od izvora do prijemnika,

— homogeni atmosferski uslovi (nulti vertikalni gradijent efektivne brzine zvuka) u cijelom području širenja.

Metoda proračuna opisana u ovom dokumentu odnosi se na infrastrukturu industrije i kopnenog saobraćaja. Stoga se posebno odnosi na drumske i željezničke infrastrukture. U područje primjene ove metode uključen je vazdušni saobraćaj samo za buku koja se stvara pri operacijama na tlu i u njega nije uključeno uzlijetanje i slijetanje.

Industrijske infrastrukture koje emituju impulsne šumove ili jake tonalne buke iz norme ISO 1996-2:2007 ne ulaze u područje primjene ove metode.

Metoda proračuna ne daje rezultate za uslove širenja uz lom (refrakciju) prema gore (negativni vertikalni gradijent efektivne brzine zvuka), ali ti se uslovi aproksimiraju homogenim uslovima pri proračunu L_{den} .

Kako bi se proračunalo prigušenje zbog apsorpcije u atmosferi za prometnu infrastrukturu, temperatura i vlaga izračunavaju se u skladu s standardom ISO 9613-1:1996.

Metodom se dobijaju rezultati po oktavnom opsegu od 63 Hz to 8000 Hz. Izračunavanje se radi za svaku središnju frekvenciju.

Objekti koji su iskošeni više od 15° u odnosu na vertikalu ne smatraju se reflektorima, nego se uzimaju u obzir u svim ostalim aspektima širenja, kao što su uticaji tla i difrakcija.

Jedan zaslon se izračunava kao jedan proračun difrakcije (nagiba), a dva ili više zaslona na jednom putu uzimaju se kao uzastopni niz pojedinačnih difrakcija primjenom u nastavku opisanog postupka.

2.5.2. Korišćene definicije

Sve udaljenosti, visine, dimenzije i nadmorske visine u ovom dokumentu izražavaju se u metrima (m).

Zapis **MN** znači udaljenost u 3 dimenzije (3D) između tačaka **M** i **N** koja je izmjerena na pravcu koji povezuje te tačke.

Zapis $\wedge MN$ znači daljina krivulje između tačaka **M** i **N** pod povoljnim uslovima.

Uobičajeno je da se stvarne visine mjere vertikalno u smjeru upravnom na vodoravnu ravan. Visine tačaka iznad lokalnog tla označavaju se slovom **h**, apsolutne visine tačaka i apsolutna visina tla označavaju se slovom **H**.

Kako bi se uzeo u obzir stvarni reljef duž puta širenja, uvodi se pojam „ekvivalentne visine” koji se označava slovom **z**. Njime se zamjenjuju stvarne visine u jednačinama za uticaj tla.

Nivoi zvuka, označen velikim slovom **L**, izraženi su u decibelima (dB) po frekvencijskom opsegu kad se ispusti indeks **A**. Nivoma zvuka u decibelima dB(A) zadaje se indeks **A**.

Zbir nivo zvuka iz međusobno nekoherentnih izvora označava se znakom u skladu sa sljedećom definicijom:

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

2.5.3. Geometrijska razmatranja

Segmentacija izvora

Stvarni izvori opisuju se skupom tačkastih izvora ili, u slučaju željezničkog ili drumskog saobraćaja, nekoherentnih linijskih izvora. U primjeni metode širenja pretpostavlja se da su linijski ili površinski izvori prethodno podijeljeni kako bi ih se prikazalo nizom ekvivalentnih tačkastih izvora. To se moglo napraviti u preliminarnoj obradi izvornih podataka ili se može napraviti u prvom koraku u softveru za proračune. Način na koji se to radi nije obuhvaćen opsegom ove metodologije.

Putevi širenja

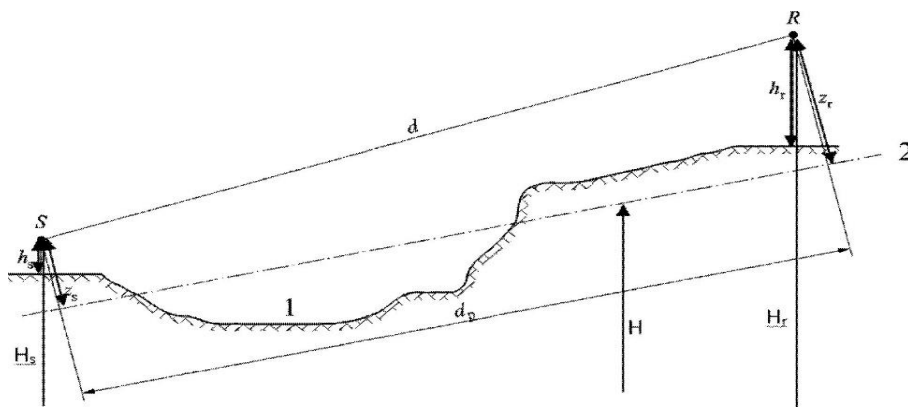
U metodi se upotrebljava geometrijski model koji se sastoji od skupa povezanih površina na tlu i površina prepreka. Put vertikalnog širenja primjenjuje se na jednoj ili više vertikalnih ravni u odnosu na horizontalnu ravan. U slučaju putanja koje sadrže refleksije s vertikalnih ravni koje nisu ortogonalne na upadnu ravan, poslije se uzima još jedna vertikalna ravan na kojoj se nalazi reflektovani dio puta širenja. U tim slučajevima, kad se koristi više vertikalnih ravni za opisivanje cijele putanje od izvora do prijemnika, vertikalne ravni zatim se izravnavaju poput kineskog paravana na rasklapanje.

Značajne visine iznad tla

Ekvivalentne visine dobijaju se iz središnje površine tla između izvora i prijemnika. To zamjenjuje stvarno tlo zamišljenom ravni koja predstavlja srednji profil zemlje.

Slika 2.5.a

Ekvivalentne visine u odnosu na tlo



1 : Stvarni reljef

2 : Srednja ravan

Ekvivalentna visina tačke je ortogonalna visina u odnosu na srednju ravan tla. Stoga se mogu definisati visina ekvivalentnog izvora z_s i visina ekvivalentnog prijemnika z_r . Udaljenost između izvora i prijemnika projektovana na središnju površinu tla obilježava se s d p.

Ako ekvivalentna visina tačke postane negativna, to jest, ako se tačka nalazi ispod središnje površine tla, zadržava se nulta visina, a ekvivalentna tačka je jednaka sa svojom mogućom slikom.

Proračun srednje ravni

Na površini puta širenja topografija (uključujući teren, humke, nasipe i druge ljudske prepreke, zgrade...) se može opisati uređenim skupom diskretnih tačaka (x_k, H_k) ; $k \in \{1, \dots, n\}$. Taj skup tačaka definiše poliliniiju ili, ekvivalentno, niz dužina $H_k = a_k x + b_k$, $x \in [x_k, x_{k+1}]$; $k \in \{1, \dots, n\}$, pri čemu je:

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

Središnja se površina prikazuje pravcem $Z = ax + b$; $x \in [x_1, x_n]$ koji se prilagođava poliliniiji aproksimacijom najmanjih kvadrata. Jednačina središnjeg pravca može se riješiti analitički.

Korišćenjem jednačini:

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

Koeficijenti pravca dobijaju se jednačinama:

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

Pri čemu se dužine s $x_k + 1 = x_k$ zanemaruju pri rješavanju jednačine (2.5.3.).

Refleksija od fasade zgrada i drugih vertikalnih prepreka

Doprinosi refleksija uzimaju se u obzir uvođenjem izvora od ogledala u skladu s opisom u nastavku.

2.5.4. Model širenja zvuka

Za prijemnik R izračunavanje se rade u skladu sa sljedećim koracima:

1. na svakom putu širenja:
 - proračun prigušenja u povoljnim uslovima,
 - proračun prigušenja u homogenim uslovima,
 - proračun dugotrajnog nivoa zvuka za svaki put;
2. nakupljanje dugotrajnog nivoa zvuka za sve puteve koji utiču na određeni prijemnik, čime se omogućava da se ukupni nivo zvuka proračuna na tački prijemnika.

Potrebno je napomenuti da meteorološki uslovi utiču samo na prigušenja zbog uticaja tla (A_{ground}) i difrakcije (A_{dif}).

2.5.5. Postupak proračuna

Za tačkasti izvor S usmjerene snage zvuka $L_{w,0,\text{dir}}$ i datog frekvencijskog opsega ekvivalentna kontinuirana nivo zvučnog pritiska na tački prijemnika R pod zadatim atmosferskim uslovima dobija se u skladu sa sljedećim jednačinama.

Nivo zvuka u povoljnim uslovima (LF) za put (S,R)

$$LF = L_{W,0,dir} - AF \quad (2.5.5.)$$

Član AF predstavlja ukupno prigušenje na putu širenja pod povoljnim uslovima te se rastavlja na sljedeći način:

$$AF = A_{div} + A_{atm} + A_{boundary,F} \quad (2.5.6.)$$

pri čemu:

A_{div} je prigušenje zbog geometrijske divergencije,

A_{atm} je prigušenje zbog apsorpcije u atmosferi,

$A_{boundary,F}$ je prigušenje zbog granica u propagacijskom mediju pod povoljnim uslovima.

Ono može sadržati sljedeće članove:

$A_{ground,F}$ što je prigušenje zbog tla pod povoljnim uslovima,

$A_{dif,F}$ što je prigušenje zbog difrakcije pod povoljnim uslovima.

Za zadati put i frekvencijski opseg moguća su sljedeća dva scenarija:

— ili se $A_{ground,F}$ izračunava bez difrakcije ($A_{dif,F} = 0$ dB) i $A_{boundary,F} = A_{ground,F}$,

— ili se izračunava $A_{dif,F}$. Uticaj tla uzima se u obzir u samoj jednačini za $A_{dif,F}$ ($A_{ground,F} = 0$ dB). Time se dobija $A_{boundary,F} = A_{dif,F}$.

Nivo zvuka u homogenim uslovima (LH) za put (S,R)

Postupak je izričito identičan onom u slučaju povoljnih uslova prikazanom u prethodnom dijelu.

$$LH = L_{W,0,dir} - AH \quad (2.5.7.)$$

Član AH predstavlja ukupno prigušenje na putu širenja pod homogenim uslovima te se rastavlja na sljedeći način:

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

pri čemu:

A_{div} je prigušenje zbog geometrijske divergencije,

A_{atm} je prigušenje zbog apsorpcije u atmosferi,

$A_{boundary,H}$ je prigušenje zbog granica u propagacijskom mediju pod homogenim uslovima.

Ono može sadržati sljedeće članove:

$A_{\text{ground,H}}$ što je prigušenje zbog tla pod homogenim uslovima,
 $A_{\text{dif,H}}$ što je prigušenje zbog difrakcije pod homogenim uslovima.

Za zadati put i frekvencijski opseg moguća su sljedeća dva scenarija:

- ili se $A_{\text{ground,H}}$ izračunava bez difrakcije ($A_{\text{dif,H}} = 0 \text{ dB}$), a $A_{\text{boundary,H}} = A_{\text{ground,H}}$,
- ili se izračunava $A_{\text{dif,H}}$ ($A_{\text{ground,H}} = 0 \text{ dB}$). Uticaj tla uzima se u obzir u samoj jednačini za $A_{\text{dif,H}}$. Time se dobija $A_{\text{boundary,H}} = A_{\text{dif,H}}$.

Statistički pristup u urbanim prostorima za put širenja (S,R)

U urbanim prostorima dopušten je statistički pristup proračunu širenja zvuka iza prvog reda zgrada pod uslovom da je takva metoda odgovarajuće dokumentovana, što podrazumijeva i odgovarajuće informacije o kvalitetu metode. Ova metoda može zamijeniti proračun $A_{\text{boundary,H}}$ i $A_{\text{boundary,F}}$ aproksimacijom ukupnog prigušenja za direktni put i sve refleksije. Proračun će se temeljiti na prosječnoj gustini zgrada i na prosječnoj visini svih zgrada u prostoru.

Dugotrajni zvučni nivo za put širenja (S,R)

Dugotrajni nivo zvuka duž puta širenja iz datog tačkastog izvora dobija se iz logaritamskog zbira ponderisane zvučne energije pod homogenim uslovima i zvučne energije pod povoljnim uslovima.

Ti nivoi zvuka ponderišu se prema srednjem broju pojava **p** povoljnih uslova u smjeru puta širenja (S,R):

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

Napomena: Vrijednosti pojava za **p** izražene su u procentima. Na primjer, ako je vrijednost pojava 82 %, jednačina (2.5.9.) bi imala $p = 0,82$.

Dugotrajni zvučni nivo u tački R za sve puteve širenja

Ukupni dugotrajni zvučni nivo na prijemniku za neki frekvencijski opseg dobija se sabiranjem energetske doprinosa iz svih puteva N, uključujući sve tipove:

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

pri čemu:

n je indeks puteva između S i R .

U nastavku je opisano kako se pomoću virtuelnih izvora uzimaju u obzir refleksije. Procenat pojava povoljnih uslova u slučaju puta koji se reflektuje od vertikalne prepreke identičan je pojavama na direktnom putu.

Ako je S' virtuelni izvor S , tad se pojava p' puta (S', R) smatra jednakom pojavi p puta (S, R).

Dugotrajni zvučni nivo na tački R u decibelima A (dBA)

Ukupni zvučni nivo u decibelima A (dBA) dobija se sabiranjem nivoa u svakom frekvencijskom opsegu:

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

Pri čemu je i indeks frekvencijskog opsega. AWC je A-ponderisani korekcija kako slijedi:

Frekvencija [Hz]	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
$A_{WCf,i}$ [dB]	-26,2	-16,1	-8,6	-3,2	0	1,2	1,0	-1,1

Taj nivo $L_{Aeq,LT}$ je konačni rezultat, to jest, dugotrajni A-ponderisani nivo zvučnog pritiska na tački prijemnika u određenom referentnom vremenskom periodu (to jest, dan, večer, noć ili neki kraći period unutar dana, večer ili noći).

2.5.6. Proračun širenja buke za drumske, željezničke i industrijske izvore

Geometrijska divergencija

Prigušenje zbog geometrijske divergencije A_{div} odgovara smanjenju nivoa zvuka zbog udaljenosti širenja. Za tačkasti izvor zvuka u slobodnom zvučnom polju prigušenje u dB dobija se jednačinom:

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

pri čemu je d direktna trodimenzionalna udaljenost između izvora i prijemnika.

Atmosferska apsorpcija

Prigušenje zbog apsorpcije u atmosferi A_{atm} tokom širenja na udaljenosti d dobija se u **dB** jednačinom:

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

pri čemu:

d je direktna trodimenzionalna udaljenost između izvora i prijemnika u **m**,
 α_{atm} je koeficijent atmosferskog prigušenja u dB/km na nominalnoj središnjoj frekvenciji za svaki frekvencijski opseg u skladu s standardom ISO 9613-1.

Vrijednosti koeficijenta **α_{atm}** date su za temperaturu 15 °C, relativnu vlažnost 70 % i atmosferski pritisak 101 325 Pa. Izračunavaju se s tačnim središnjim frekvencijama frekvencijskog opsega. Te su vrijednosti u skladu s standardom ISO 9613-1. Ako su meteorološki podaci dostupni, upotrebljava se dugoročni meteorološki prosjek.

Uticaj tla

Prigušenje zbog uticaja tla uglavnom je rezultat interferencije između reflektovanog zvuka i zvuka koji se širi direktno od izvora do prijemnika. To je prigušenje fizički povezano sa akustičkom apsorpcijom tla iznad kojeg se zvučni talas širi. Međutim, ono je takođe značajno u zavisnosti i od atmosferskih uslova za vrijeme širenja jer lom zrake mijenja visinu puta iznad tla pa čini uticaj tla i tlo blizu izvora više ili manje značajnim.

U slučaju da na širenje između izvora i prijemnika utiče prepreka na ravni širenja, uticaj tla izračunava se odvojeno na strani izvora i na strani prijemnika. U tom se slučaju za z i z_r odnose na položaj ekvivalentnog izvora i/ili prijemnika prema kasnije navedenom na mjestu gdje je prikazana jednačina za proračun difrakcije A_{dif} .

Akustičko opisivanje tla

Svojstva akustičke apsorpcije tla uglavnom su povezana sa njegovom poroznošću. Zbijeno tlo je u principu reflektivnije, a porozno jače apsorbuje.

Za potrebe radnog proračuna, akustička apsorpcija tla predstavlja se bezdimenzionalnim koeficijentom G čije su vrijednosti između 0 i 1. Koeficijent G nije zavisn od frekvencije. U tabeli su date vrijednosti koeficijenta G za tlo u vanjskom prostoru. Uopšteno, prosječne vrijednosti koeficijenta G na putu širenja su između 0 i 1.

Tabela 2.5.a

Vrijednosti koeficijenta G za različite tipove tla

Opis	Tip	(kPa·s/m ²)	Vrijednost koeficijenta G
Vrlo meko (snijeg ili nalik na mahovinu)	A	12,5	1
Meko šumsko tlo (nisko, gusto rastinje nalik na vrijes ili debelu mahovinu)	B	31,5	1
Nezbijeno, rijetko tlo (treset, trava, rijetko tlo)	C	80	1
Normalno nezbijeno tlo (šumsko tlo, pašnjaci)	D	200	1
Zbijeno tlo i šljunak (zbijeni travnjaci, područja parkova)	E	500	0,7
Zbijeno gusto tlo (šljunkoviti put, parkiralište)	F	2 000	0,3
Tvrde površine (uglavnom normalni asfalt, beton)	G	20 000	0
Vrlo tvrde i guste površine (gusti asfalt, beton, voda)	H	200 000	0

G_{path} se definiše kao udio apsorbirajućeg tla na cijelom putu širenja.

Kad su izvor i prijemnik toliko blizu da $d_p \leq 30(z_s + z_r)$, razlika između tipa tla koje se nalazi blizu izvora i tipa tla koje se nalazi blizu prijemnika je zanemariva. Kako bi se ova napomena uzela u obzir, faktor tla G_{path} se na kraju koriguje na sljedeći način:

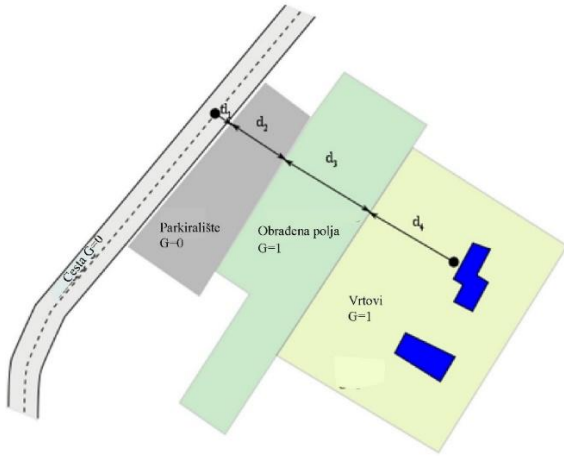
$$G_{path} \frac{d_p}{30(z_s + z_r)} + G_s \left(1 - \frac{d_p}{30(z_s + z_r)}\right) \quad \text{ako } d_p \leq 30(z_s + z_r)$$

pri čemu je G_s faktor tla na području izvora. $G_s = 0$ za ravne ploče puta i kolosijeke na čvrstoj podlozi. $G_s = 1$ za željezničke kolosijeke na zastoru. Za izvore buke industrijskih pogona i postrojenja ne postoji opšti odgovor.

G se može povezati s otporom toka vazduha.

Slika 2.5.b

Određivanje koeficijenta tla G_{path} na putu širenja



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

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

Udaljenosti d_n određuju se dvodimenzionalnom projekcijom na horizontalnoj ravni.

Sljedeća dva pododjeljka o izračunavanjima pod homogenim i povoljnim uslovima uvode opšte zapise G_w i G_m za apsorpciju tla. U tabeli 2.5.b navodi se slaganje između tih zapisa i varijabla G_{path} i G'_{path} .

Tabela 2.5.b

Slaganje između G_w i G_m i (G_{path} , G'_{path})

	Homogeni uslovi			Povoljni uslovi		
	Aground	$\Delta ground(S,O)$	$\Delta ground(O,R)$	Ag round	$\Delta ground(S,O)$	$\Delta ground(O,R)$
G_w	G'_{path}		G_{path}			
G_m	G'_{path}		G_{path}	G'_{path}		G_{path}

Izračunavanje pod homogenim uslovima

Prigušenje zbog uticaja tla pod homogenim uslovima izračunava se sljedećim jednačinama:

ako $G_{path} \neq 0$

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

pri čemu:

$k = 2\pi f_m / c$ fm je nominalna središnja frekvencija posmatranog frekvencijskog opsega u Hz, c je brzina zvuka u zraku za čiju se vrijednost uzima 340 m/s, a C_f se definiše jednačinom:

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

pri čemu se vrijednosti w dobijaju iz sljedeće jednačine:

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

G_w može biti jednak bilo G_{path} bilo G'_{path} , u zavisnosti od toga izračunava li se uticaj tla s ili bez difrakcije i u zavisnosti od prirode tla ispod izvora (stvarnog izvora ili izvora difrakcije). To je navedeno u sljedećim pododjeljcima i sažeto u tabeli 2.5.b.

$A_{ground,H,min} = -3(1 - \overline{G_m})$ je donja granica od $A_{ground,H}$.

Za put (S i,R) pod homogenim uslovima bez difrakcije:

$$\begin{aligned} G_w &= G_{path} \\ G_m &= G'_{path} \end{aligned}$$

S difrakcijom, pogledajte odjeljak o difrakciji za definicije G_w i G_m

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

Član $-3(1 - G_m)$ uzima u obzir činjenicu da ploča puta više nije prva refleksija u odnosu na izvor u slučaju da su izvor i prijemnik vrlo razdvojeni, nego je to tada prirodno tlo.

Izračunavanje pod povoljnim uslovima

Uticaj tla pod povoljnim uslovima izračunava se jednačinom za $A_{ground,H}$, ali je istu potrebno izmijeniti na sljedeći način:

Ako $G_{path} \neq 0$

- (a) u jednačini 2.5.15. $(A_{ground,H})$ visine z_s i z_r zamjenjuju se sa $z_s + \delta z_s + \delta z_T$ i $z_r + \delta z_r + \delta z_T$, tim redom, pri čemu

$\delta z_s = a_0 \left(\frac{z_s}{z_s + z_r} \right)^2 \frac{d_p^2}{2}$	(2.5.19.)
$\delta z_r = a_0 \left(\frac{z_r}{z_s + z_r} \right)^2 \frac{d_p^2}{2}$	

a $a_0 = 2 \times 10^{-4} \text{ m}^{-1}$ je obrnuto od radijusa zakrivljenosti krive

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

(b) donja granica od $A_{\text{ground},F}$ (koja se izračunava s nepromijenjenim visinama) zavisi o geometriji puta širenja:

$$A_{\text{ground},F,\min} = \begin{cases} -3(1 - \overline{G_m}) & \text{ako } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \overline{G_m}) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - 30(z_s + z_r)/d_p \right) \right) & \text{u suprotnom} \end{cases}$$

ako $G_{\text{path}} = 0$

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

Korekcije za visinu δz_s i δz_r prenose učinak loma zvučnih talasa δz_T uvrštava uticaj turbulencije.

G_m može takođe biti jednak bilo G_{path} bilo G'_{path} , u zavisnosti od toga izračunava li se uticaj tla sa ili bez difrakcije i u zavisnosti od prirode tla ispod izvora (stvarnog izvora ili izvora difrakcije). To je navedeno u sljedećim pododjeljcima.

Za put (S i,R) pod povoljnim uslovima bez difrakcije:

$G_w = G_{\text{path}}$ u jednačini (2.5.17.),

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

S difrakcijom, pogledajte sljedeći odjeljak za definicije G_w i G_m .

Difrakcija

Uopšteno, difrakciju treba proučavati na vrhu svake prepreke koja se nalazi na putu širenja. Ako put širenja prolazi „dovoljno visoko” iznad ivice difrakcije, može se zadati $A_{\text{dif}} = 0$ i proračunati direktan pogled, posebno kad se procjenjuje A_{ground} .

U praksi se sljedeće specifikacije razmatraju u jedinstvenoj vertikalnoj površina koja sadrži i izvor i prijemnik (direktnani kineski papovršinu u slučaju puta koji sadrži refleksije). Direktno zrak od izvora do prijemnika ima oblik pravca pod homogenim

uslovima širenja, odnosno krive (luk s radijusom koji zavisi od daljini pravolinijskih zraka) pod povoljnim uslovima širenja.

Ako direktni zrak nije blokiran, traži se ivica D koji stvara najveću razliku u daljini puta δ (najmanja apsolutna vrijednost jer su te razlike u daljini puta negativne). Difrakcija se uzima u obzir:

- ako je ta razlika u daljini puta veća od $-\lambda/20$ i
- ako je ispunjen Rayleighjev kriterijum.

To je slučaj ako je δ veći od $\lambda/4 - \delta^*$, pri čemu je δ^* razlika u daljini puta koja se izračunava s istim ivicom D, ali se odnosi na virtuelni izvor S^* koji se izračunava sa središnjom površinom tla na strani izvora i virtuelni prijemnik R^* koji se izračunava sa središnjom površinom tla na strani prijemnika. Za proračun δ^* uzimaju se u obzir samo tačke S^* , D i R^* te se zanemaruju ostale ivice koji blokiraju put $S^* \rightarrow D \rightarrow R^*$.

U navedenim slučajevima talasne daljina λ izračunava se s pomoću nominalne središnje frekvencije i brzine zvuka od 340 m/s.

Ako su ta dva uslova ispunjena, ivicu D odvaja stranu izvora od strane prijemnika, izračunavaju se dvije odvojene središnje površine tla i izračunava se A_{dif} kako je opisano u ostatku ovog dijela. U ostalim slučajevima za taj se put ne uzima u obzir prigušenje difrakcijom, izračunava se zajednička središnja površina tla za put $S \rightarrow R$, a A_{ground} izračunava se bez difrakcije ($A_{\text{dif}} = 0$ dB). To se pravilo primjenjuje i pod homogenim i pod povoljnim uslovima.

Kad se za zadati frekvencijski opseg napravi proračun u skladu s postupkom opisanim u ovom poglavlju, A_{ground} se određuje kao jednak 0 dB pri proračunu ukupnog prigušenja. Uticaj tla uzima se direktno u obzir u opštoj jednačini za proračun difrakcije.

Ovdje predložene jednačine upotrebljavaju se za obradu difrakcija na tankim zaslonima, debelim zaslonima, zgradama, zemljanim uzvišenjima (prirodnim ili vještačkim) i ivicama nasipa, usjeka i vijadukta.

Ako se na putu širenja nađe na više prepreka koje izazivaju difrakciju, te se prepreke uzimaju kao višestruka difrakcija primjenom postupka opisanog u sljedećem poglavlju za proračun razlike puta.

Ovdje prikazani postupci koriste se za proračun prigušenja pod homogenim uslovima i pod povoljnim uslovima. Lom zraka uzima se u obzir u proračunu za razliku puta i za proračun uticaja tla prije i poslije difrakcije.

Opšta načela

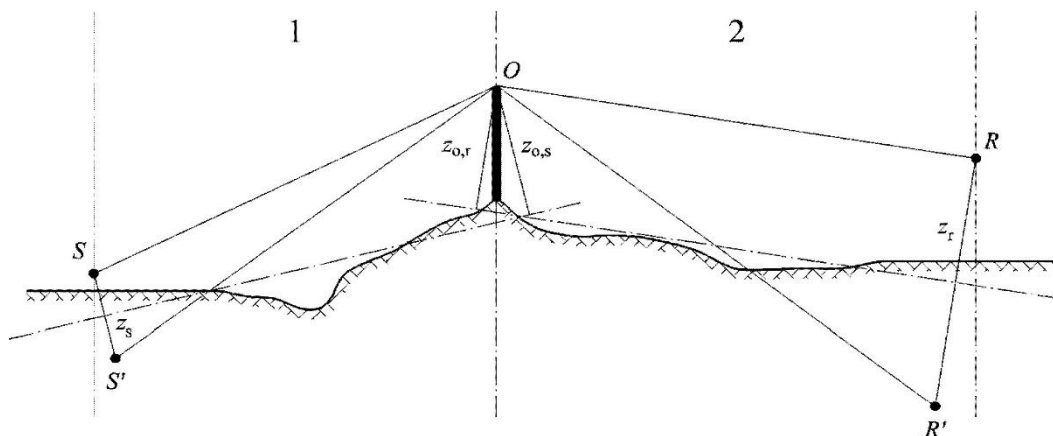
Slika 2.5.c prikazuje opštu metodu za proračun prigušenja zbog difrakcije. Ova se metoda temelji na razbijanju puta širenja u dva dijela: put „od izvora”, koji se proteže od izvora do tačke difrakcije, i put „do prijemnika”, koji se proteže od tačke difrakcije do prijemnika.

Izračunava se sljedeće:

- uticaj tla, od izvora, $\Delta \text{ ground}(S,O)$,
- uticaj tla, do prijemnika, $\Delta \text{ ground}(O,R)$,
- i tri difrakcije:
 - između izvora S i prijemnika R: $\Delta \text{ dif}(S,R)$,
 - između virtuelnog izvora S' i R: $\Delta \text{ dif}(S',R)$,
 - između S i prijemnika talasa iz virtuelnog izvora R': $\Delta \text{ dif}(S,R')$.

Slika 2.5.c

Geometrija proračuna prigušenja zbog difrakcije



pri čemu:

S je izvor,

R je prijemnik,

S' je virtuelni izvor u odnosu na središnju površinu tla na dijelu od izvora,

R' je prijemnik talasa iz virtuelnog izvora u odnosu na središnju površinu tla na dijelu do prijemnika,

O je tačka difrakcije,

z_s je ekvivalentna visina izvora S odnosu na središnju površinu tla na dijelu od izvora,

zo,s je ekvivalentna visina tačke difrakcije O u odnosu na središnju površinu tla na dijelu od izvora,

zr je ekvivalentna visina prijemnika R u odnosu na središnju površinu na dijelu do prijemnika,

zo,r je ekvivalentna visina tačke difrakcije O u odnosu na središnju površinu tla na dijelu do prijemnika.

Nepravilnost tla između izvora i tačke difrakcije te između tačke difrakcije i prijemnika uzima se u obzir korišćenjem ekvivalentnih visina proračunatih u odnosu na središnju površinu tla, prvo na strani od izvora, a onda na strani do prijemnika (dvije središnje površine tla), u skladu s metodom opisanom u podpoglavlju o značajnim visinama iznad tla.

Čista difrakcija

Za čistu difrakciju bez uticaja tla prigušenje je dato:

$$\Delta_{dif} = 10 C_h \lg \left(3 + \frac{40}{\lambda} A_{\hat{a}} \right) \ddot{A} \delta$$

pri čemu:

$C_h = 1$	(2.5.22.),

λ je talasne daljina u nominalnoj središnjoj frekvenciji razmatranog frekvencijskog opsega,

δ je razlika puta između puta difrakcije i direktnog puta (vidjeti sljedeći pododjeljak o proračunu razlike puta),

C'' je koeficijent koji se upotrebljava kako bi se u obzir uzele višestruke difrakcije:

$C'' = 1$ za jednu difrakciju.

U slučaju višestruke difrakcije, ako je e ukupna udaljenost puta između prve i zadnje tačke difrakcije (primijeniti zakrivljene zrake u slučaju povoljnih uslova) i ako je e veći od 0,3 m (inače je $C'' = 1$), taj se koeficijent definiše formulom:

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

Vrijednost Δ_{dif} se ograničava:

— ako $\Delta \text{ dif} < 0$: $\Delta \text{ dif} = 0 \text{ dB}$

— ako $\Delta \text{ dif} > 25$: $\Delta \text{ dif} = 25 \text{ dB}$ za difrakciju na horizontalnom ivici i samo za član $\Delta \text{ dif}$ koji se nalazi u proračunu A_{dif} . Ova se gornja granica ne primjenjuje u članovima $\Delta \text{ dif}$ koji utiču na proračun $\Delta \text{ ground}$ ili za difrakciju na vertikalnom ivici (lateralna difrakcija) u slučaju izrade karte industrijske buke.

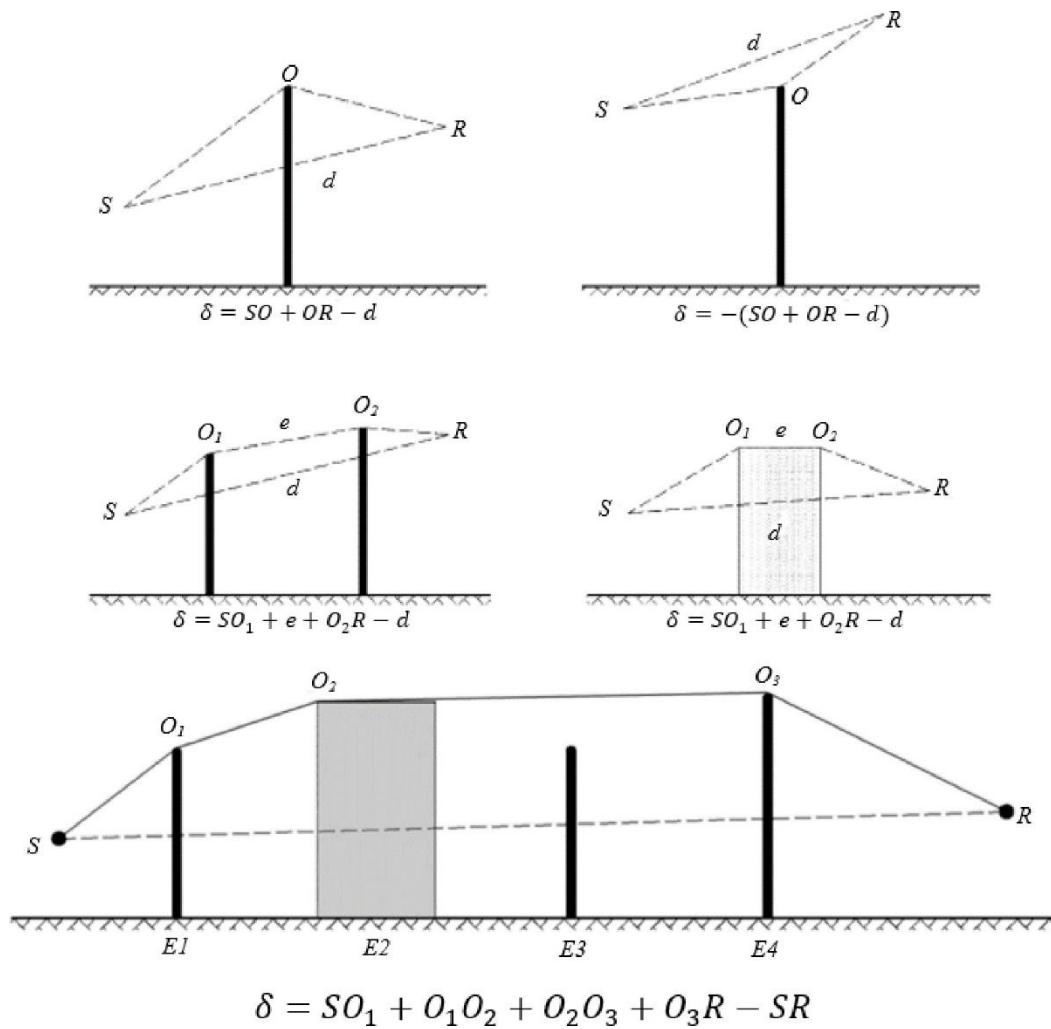
Proračun razlike puta

Razlika puta δ izračunava se na vertikalnoj površini na kojoj se nalaze izvor i prijemnik. Radi se o aproksimaciji u vezi s Fermatovim principom. Aproksimacija je ovdje (linijski izvori) i dalje primjenjiva. Razlika puta δ izračunava se u skladu sa sljedećim slikama, na osnovu situacija na koje se nađe.

Homogeni uslovi

Slika 2.5.d

Proračun razlike puta pod homogenim uslovima. O, O1 i O2 su tačke difrakcije

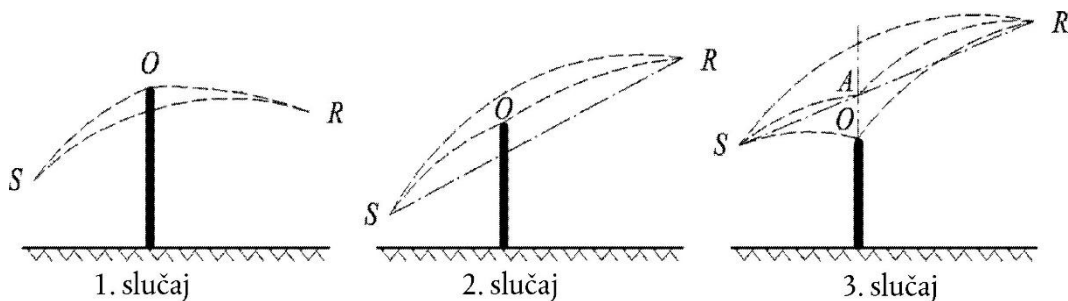


Napomena: Za svaku je konfiguraciju dat izraz δ .

Povoljni uslovi

Slika 2.5.e

Proračun razlike puta pod povoljnim uslovima (jedna difrakcija)



Pod povoljnim uslovima tri zakrivljena zvučna zraka $\overline{SO}$, $\overline{OR}$ i $\overline{SR}$ imaju identični radijus zakrivljenosti Γ , koji se definiše formulom:

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

pri čemu se d definiše trodimenzionalnom udaljenošću između izvora i prijemnika razvijene putanje.

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

Daljina zvučnog talasa krive MN zapisuje se kao $\hat{MN}$ pod povoljnim uslovima. Ta je daljina jednaka:

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

U načelu, potrebno je razmotriti tri scenarija u proračunu razlike puta pod povoljnim uslovima δF (vidjeti sliku 2.5.e). U praksi su dovoljne dvije jednačine:

— ako je pravolinijski zvučni zrak SR zakriven preprekom (1. i 2. slučaj na slici 2.5.e):

$$\delta_F = \hat{SO} + \hat{OR} - \hat{SR} \quad (2.5.26.)$$

— ako pravolinijski zvučni zrak SR nije zakriven preprekom (3. slučaj na slici 2.5.e):

$$\delta_F = 2\hat{SA} + 2\hat{AR} - \hat{SO} - \hat{OR} - \hat{SR} \quad (2.5.27.)$$

pri čemu je A presjek pravolinijskog zvučnog zraka SR i produženje od prepreke koja uzrokuje difrakciju.

Za višestruke difrakcije pod povoljnim uslovima:

— potrebno je odrediti konveksnu ljusku za koju se definišu razni potencijalne ivice difrakcije,

— ukloniti ivice difrakcije koji se ne nalaze na rubu konveksne ljuske,

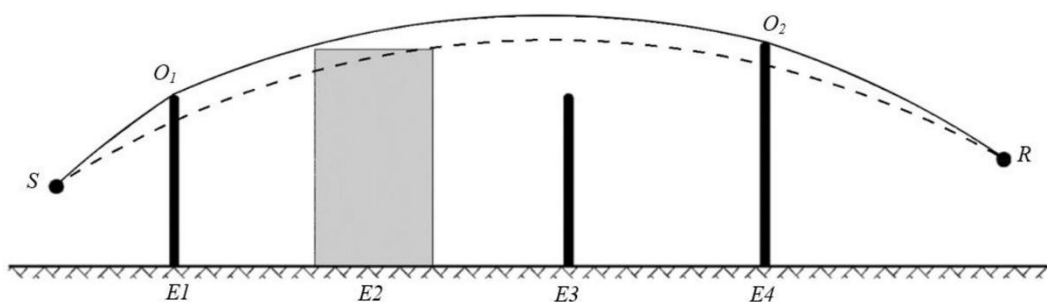
— proračunati δF utemeljen na daljinama zakrivljene zvučne zrake tako što će se staza difrakcije razbiti u onoliko zakrivljenih segmenata koliko bude potrebno (vidjeti sliku 2.5.f)

$\delta_F = \hat{S}O_1 + \sum_{i=1}^{n-1} O_i \hat{O}_{i+1} + \hat{O}_n R - \hat{S}R$	(2.5.28.)

Pod povoljnim uslovima put širenja u vertikalnoj površini širenja uvijek se sastoji od segmenata kruga čiji se radijus izražava trodimenzionalnom udaljenošću između izvora i prijemnika, tj. svi segmenti puta širenja imaju isti radijus zakrivljenosti. Ako je površinski luk koji spaja izvor i prijemnik blokiran, put širenja definiše se kao najkraća konveksna kombinacija lukova koja obuhvata sve prepreke. Izraz „konveksno” u ovom kontekstu znači da na svakoj tački difrakcije segment izlazne zrake skreće prema dolje u odnosu na segment dolazne zrake.

Slika 2.5.f

Primjer proračuna razlike puta pod povoljnim uslovima u slučaju višestrukih difrakcija



U scenariju prikazanom na slici 2.5.f. razlika puta jest:

$\delta_F = \hat{S}O_1 + O_1 \hat{O}_2 + \hat{O}_2 R - \hat{S}R$	(2.5.29.)

Proračun prigušenja Adif

Prigušenje zbog difrakcije, u kojem su uzeti u obzir uticaji tla na stranama od izvora i do prijemnika, izračunava se u skladu sa sljedećim opštim jednačinama:

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

pri čemu:

— $\Delta_{\text{dif}}(S,R)$ je prigušenje zbog difrakcije između izvora S i prijemnika R,

— $\Delta_{\text{ground}}(S,O)$ je prigušenje zbog uticaja tla na strani od izvora, izračunat difrakcijom na strani od izvora; pri čemu se podrazumijeva da je $O = O_1$ u slučaju višestrukih difrakcija kao na slici 2.5.f,

— $\Delta_{\text{ground}}(O,R)$ je prigušenje zbog uticaja tla na strani do prijemnika, izračunat difrakcijom na strani do prijemnika (vidjeti sljedeći pododjeljak o proračunu člana $\Delta_{\text{ground}}(O,R)$).

Proračun člana $\Delta_{\text{ground}}(S,O)$

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

pri čemu je

— $A_{\text{ground}}(S,O)$ prigušenje zbog uticaja tla između izvora S i tačke difrakcije O. Taj se član izračunava prema navedenom u prethodnom podpoglavlju o izračunavanjima pod homogenim uslovima i u prethodnom podpoglavlju o proračunu pod povoljnim uslovima, uz sljedeće hipoteze:

— $z_r = z_{O,S}$,

— G_{path} izračunava se između S i O,

— pod homogenim uslovima: $\bar{G}_w = G_{\text{path}}$ u jednačini (2.5.17.), $\bar{G}_m = G_{\text{path}}$ u jednačini (2.5.18.),

— pod povoljnim uslovima: $\bar{G}_w = G_{\text{path}}$ u jednačini (2.5.17.), $\bar{G}_m = G_{\text{path}}$ u jednačini (2.5.20.),

— $\Delta_{\text{dif}}(S',R)$ je prigušenje zbog difrakcije između virtuelnog izvora S' i R, proračunato kao u prethodnom podpoglavlju o čistoj difrakciji,

— $\Delta_{\text{dif}}(S,R)$ je prigušenje zbog difrakcije između S i R, proračunato kao u prethodnom podpoglavlju o čistoj difrakciji.

U posebnom slučaju kad se izvor nalazi ispod središnje površine tla: $\Delta_{\text{dif}}(S,R) = \Delta_{\text{dif}}(S',R)$ i $\Delta_{\text{ground}}(S,O) = A_{\text{ground}}(S,O)$.

Proračun člana $\Delta_{\text{ground}}(O,R)$

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

pri čemu je

— $A_{\text{ground}}(O,R)$ je prigušenje zbog uticaja tla između tačke difrakcije O i prijemnika R. Taj se član izračunava prema navedenom u prethodnom podpoglavlju o proračunu pod homogenim uslovima i u prethodnom podpoglavlju o proračunu pod povoljnim uslovima, uz sljedeće hipoteze:

— $z_s = z_{O,R}$,

— G_{path} izračunava se između O i R.

Tu se ne treba uzimati u obzir korekcija G'_{path} jer se izvorom smatra tačka difrakcije. Stoga se G_{path} upotrebljava u proračunu uticaja tla, uključujući član donje granice jednačine koji postaje $-3(1 - G_{path})$,

- pod homogenim uslovima, $\bar{G}_w = G_{path}$ u jednačbi (2.5.17.) i $\bar{G}_m = G_{path}$ u jednačini (2.5.18.),
- pod povoljnim uslovima, $\bar{G}_w = G_{path}$ u jednačini (2.5.17.) i $\bar{G}_m = G_{path}$ u jednačini (2.5.20.),
- $\Delta_{dif(S,R')}$ je prigušenje zbog difrakcije između S i prijemnika talasa iz virtuelnog izvora R', proračunato kao u prethodnom poglavlju o čistoj difrakciji,
- $\Delta_{dif(S,R)}$ je prigušenje zbog difrakcije između S i R, proračunato kao u prethodnom podpoglavlju o čistoj difrakciji.

U posebnom slučaju kad se prijemnik nalazi ispod središnje površine tla: $\Delta_{dif(S,R')} = \Delta_{dif(S,R)}$ i $\Delta_{ground(O,R)} = A_{ground(O,R)}$.

Scenariji s vertikalnim ivicama

Jednačina (2.5.21.) može se upotrijebiti za proračun difrakcija na vertikalnim ivicama (lateralne difrakcije) u slučaju buke industrijskih pogona i postrojenja. U tom se slučaju uzima $A_{dif} = \Delta_{dif(S,R)}$ i zadržava se član A_{ground} . Dodatno, A_{atm} i A_{ground} izračunavaju se iz ukupne daljine puta širenja. A_{div} i dalje se izračunava iz direktne udaljenosti d. Jednačine (2.5.8.) i (2.5.6.) postaju:

$A_H = A_{div} + A_{atm}^{path} + A_{ground,H}^{path} + \Delta_{dif,H(S,R)}$	(2.5.33.)
$A_F = A_{div} + A_{atm}^{path} + A_{ground,F}^{path} + \Delta_{dif,H(S,R)}$	(2.5.34.)

Δ_{dif} svakako se upotrebljava pod homogenim uslovima u jednačini (2.5.34.).

Lateralna difrakcija uzima se u obzir samo u slučajevima u kojima su ispunjeni sljedeći uslovi:

izvor je stvarni tačkasti izvor – ne stvara se segmentacijom produženog izvora kao što je linijski ili površinski izvor, izvor nije virtuelni izvor generišen za proračun refleksije, direktni zrak između izvora i prijemnika u cijelosti je iznad profila terena, u vertikalnoj površini koja sadrži S i R razlike u daljini puta δ veća je od 0, što znači da je direktni zrak blokiran. Stoga se u nekim situacijama lateralna difrakcija može uzeti u obzir pod homogenim uslovima širenja, ali ne i pod povoljnim uslovima širenja.

Ako su svi ti uslovi ispunjeni, uzimaju se u obzir najviše dva bočna difrakciona puta širenja, uz difrakcioni put širenja u vertikalnoj površini koja sadrži izvor i prijemnik. Lateralna površina definiše se kao površina koja je vertikalna na vertikalnu površinu i ujedno sadrži izvor i prijemnik. Raskrsnica s tom lateralnom površinom izvode se iz svih prepreka kroz koje direktno zrak prolazi od izvora do prijemnika. U lateralnoj površini najkraćom konveksnom vezom između izvora i prijemnika, koja se sastoji od

pravolinijskih segmenata i obuhvata ta raskrsnica, definišu se vertikalne ivice koje se uzimaju u obzir pri generisanju lateralno difrakcionog puta širenja.

Kako bi se proračunalo prigušenje tla za lateralno difrakcioni put širenja, izračunava se središnja površina tla između izvora i prijemnika uzimajući u obzir profil tla vertikalno ispod puta širenja. Ako u projekciji na horizontalnu površinu put lateralnog širenja presijeca projekciju zgrade, to se uzima u obzir pri proračunu G_{path} (obično s $G = 0$) i pri proračunu središnje površine tla s vertikalnom visinom zgrade.

Refleksije na vertikalnim preprekama

Apsorpcijsko prigušenje

Refleksije na vertikalnim preprekama rješavaju se virtuelnim izvorima. Refleksije na fasadama zgrada i blatobranima se dakle tako rješavaju.

Površine predmeta smatraju se reflektorima samo ako su njihovi nagibi manji od 15° u odnosu na vertikalnu. Refleksije se uzimaju u obzir samo za puteve u vertikalnoj površini širenja, tj. ne uzimaju se u obzir za lateralno difrakcione puteve. Kad je riječ o upadnim i reflektovanim putevima, pod pretpostavkom da će reflektujuća površina biti vertikalna, tačka refleksije (koja leži na reflektujućem objektu) generiše se s pomoću pravaca pod homogenim uslovima širenja, odnosno kriva pod povoljnim uslovima širenja. Visina reflektora izmjerena kroz tačku refleksije i posmatrana iz smjera upadnog zraka iznosi najmanje 0,5 m. Nakon projekcije na horizontalnu površinu širina reflektora izmjerena kroz tačku refleksije i posmatrana iz smjera upadnog zraka iznosi najmanje 0,5 m.

Prepreke kod kojih je barem jedna dimenzija manja od 0,5 m ignorišu se u proračunu refleksije, osim za posebne konfiguracije.

Imajte u vidu da se ovdje ne rješavaju refleksije na tlu. One se uzimaju u obzir u izračunavanjima prigušenja zbog graničnih uslova (tlo, difrakcija).

Ako je LWS nivo snage izvora S i α_r koeficijent apsorpcije prepreke, kako je definisano u standardu EN 1793-1:2013, tada je nivo snage virtuelne slike S' jednaka:

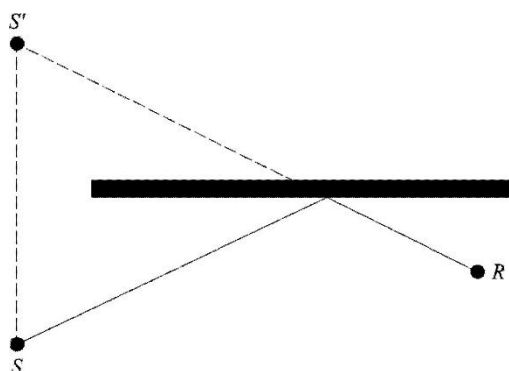
$$LWS' = LWS + 10 \cdot \lg(1 - \alpha_r) = LWS + A_{refl} \quad (2.5.35.)$$

pri čemu je $0 \leq \alpha_r < 1$.

Širenje prethodno opisanih prigušenja zatim se primjenjuje na taj put (virtuelna slika, prijemnik) kao za direktan put.

Slika 2.5.g

Virtuelni odraz na prepreci koji se rješava metodom virtuelnih izvora (S: izvor, S': virtuelni izvor, R: prijemnik)



Retrodifrakcijsko prigušenje

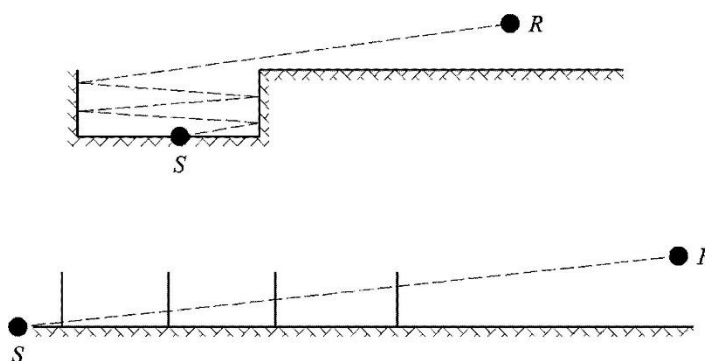
Pri geometrijskom istraživanju zvučnih puteva pri refleksiji na vertikalnoj prepreci (zid, zgrada) položaj udara zraka u odnosu na gornju ivicu prepreke određuje više ili manje značajan udio energije koja se efektivno reflektuje. Taj gubitak akustičke energije kad se zrak reflektuje zove se retrodifrakcijsko prigušenje.

U slučaju mogućih višestrukih refleksija između dva vertikalna zida u obzir se uzima bar prva refleksija.

U slučaju rova (vidjeti na primjer sliku 2.5.h) retrodifrakcijsko prigušenje primjenjuje se na svaku refleksiju na potpornim zidovima.

Slika 2.5.h

Reflektovani zvučni zrak 4. reda u rovu: stvarni poprečni presjek (gore), razvijeni poprečni presjek (dolje)



Na ovom prikazu zvučni zrak dolazi do prijemnika „uzastopnim prolascima kroz” potporne zidove rova koji se time mogu uporediti s otvorima.

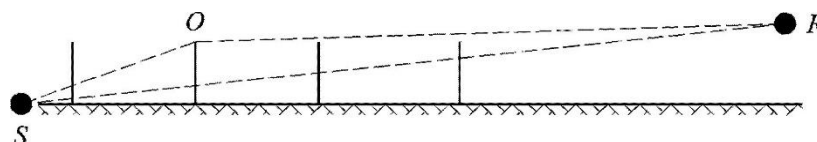
Pri proračunu širenja kroz otvor, zvučno polje prijemnika je zbir direktnog polja i polja difrakcije zbog rubova otvora. To polje difrakcije osigurava kontinuitet prelaska između slobodnog i zasjenčenog područja. Kad se zrak približi ivici otvora, prigušuje se direktno polje. Proračun je identičan proračunu prigušenja zbog prepreke na slobodnom području.

Razlika puta δ' povezana sa svakom retrodifrakcijom suprotna je od razlike puta između S i R u odnosu na svaku gornju ivicu O i to u prikazu u skladu s primijenjenim poprečnim presjekom (vidjeti sliku 2.5.i).

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

Slika 2.5.i

Razlika puta za drugu refleksiju



Znak „minus” jednačine (2.5.36.) znači da se smatra da je prijemnik ovdje u slobodnom području.

Retrodifrakcijsko prigušenje Δ_{retrodif} dobija se jednačinom (2.5.37.) koja je slična jednačini (2.5.21.) s prerađenim zapisima.

$$\Delta_{\text{retrodif}} = 10C_h \times \lg\left(3 + \frac{40}{\lambda} \delta'\right) \text{ ako je } \frac{40}{\lambda} \delta' \geq -2 \text{ u suprotnom } \Delta_{\text{retrodif}} = 0$$

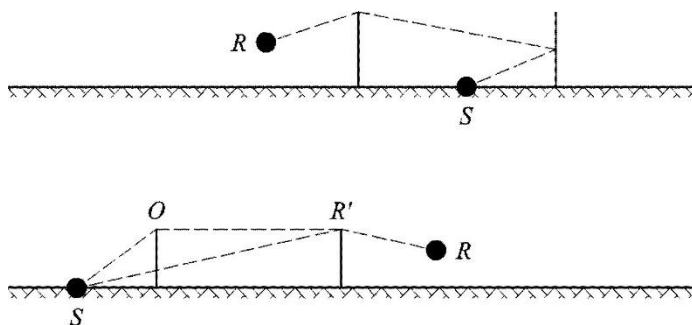
To se prigušenje primjenjuje na direktni zrak svaki put kad ona „prođe kroz” zid ili zgradu (odrazi se od zida ili zgrade). Nivo snage virtuelnog izvora S' stoga postaje:

$$LW' = LW + 10 \times \lg(1 - \alpha_r) - \Delta_{\text{retrodif}} \quad (2.5.38.)$$

U složenim konfiguracijama širenja mogu postojati difrakcije između refleksija ili između prijemnika i refleksija. U tom se slučaju retrodifrakcija na zidovima procjenjuje razmatranjem puta između izvora i prve difrakcijske tačke R' (koja se stoga smatra prijemnikom u jednačini (2.5.36.)). Načelo je prikazano na slici 2.5.j.

Slika 2.5.j

Razlika puta u prisutnosti difrakcije: stvarni poprečni presjek (gore), razvijeni poprečni presjek (dolje)



U slučaju višestrukih refleksija, dodaju se refleksije zbog svake pojedinačne refleksije.

Kad se u blizini željezničkog kolosjeka nalazi reflektujućí blatobran ili prepreka, zvučni zraci iz izvora uzastopno se odbijaju od te prepreke i od bočne strane željezničkog vozila. U tim uslovima zvučni zraci prolaze između prepreke i sanduka željezničkog vozila prije difrakcije s gornje ivice prepreke.

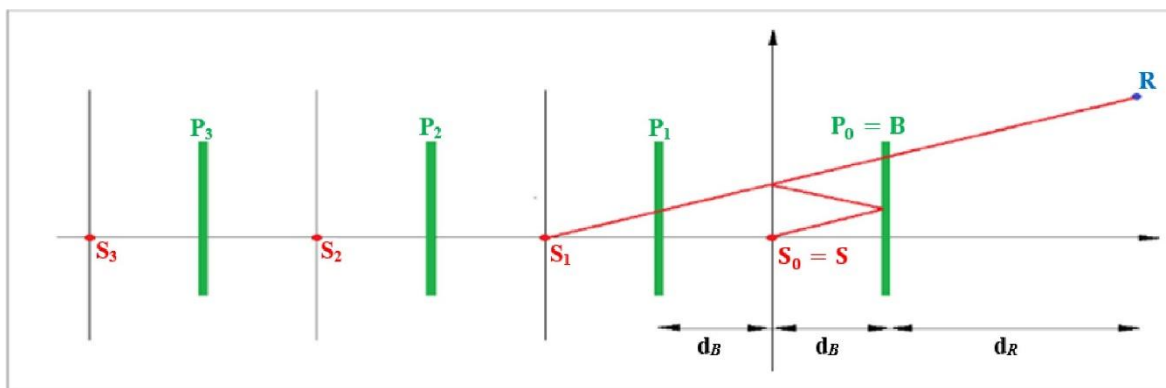
Kako bi se uzele u obzir višestruke refleksije između željezničkog vozila i obližnje prepreke, izračunava se zvučna snaga jednog ekvivalentnog izvora. U tom se proračunu zanemaruju uticaji tla.

Za izvođenje zvučne snage ekvivalentnog izvora primjenjuju se sljedeće definicije:

- površina spoljašnje šina polazište je koordinatnog sistema,
- stvarni izvor nalazi se na S ($d_s = 0$, h_s), pri čemu je h_s visina izvora u odnosu na površinu šina,
- površinom $h = 0$ definiše se sanduk vagona,
- vertikalna prepreka s vrhom na B (d_B , h_B),
- prijemnik koji se nalazi na udaljenosti $d_R > 0$ iza prepreke, pri čemu R ima koordinate ($d_B + d_R$, h_R).

Unutrašnja strana prepreke ima koeficijente apsorpcije $\alpha(f)$ po oktavnom opsegu. Sanduk željezničkog vozila ima ekvivalentni koeficijent refleksije C_{ref} . U pravilu je C_{ref} jednak 1. Vrijednost 0 može se primijeniti samo u slučaju otvorenih teretnih vagona s površinskim dnom. Ako je $d_B > 5h_B$ ili $\alpha(f) > 0.8$, ne uzima se u obzir interakcija voza i prepreke.

U toj se konfiguraciji mogu proračunati višestruke refleksije između sanduka željezničkog vozila i prepreke s pomoću virtuelnih izvora koji se nalaze na S_n ($d_n = -2n \cdot d_B$, $h_n = h_s$), $n = 0, 1, 2, \dots, N$, kako je prikazano na slici 2.5.k.



Slika 2.5.k

Zvučna snaga ekvivalentnog izvora izražena je formulom:

$L_{W,eq} = 10 \times \lg \left(\sum_{n=0}^N 10^{L_{W,n}/10} \right)$	(2.5.39.)

Pri tome se zvučna snaga djelimičnog izvora izražava formulom:

$$L_{W,n} = L_W + \Delta_{Ln}$$

$$\Delta_{Ln} = \Delta_{Lgeo,n} + \Delta_{Ldif,n} + \Delta_{Labs,n} + \Delta_{Lref,n} + \Delta_{Lretrodif,n}$$

pri čemu je:

- L_W zvučna snaga stvarnog izvora
- $\Delta_{Lgeo,n}$ korekcionni član za sferičnu divergenciju
- $\Delta_{Ldif,n}$ korekcionni član za difrakciju na vrhu prepreke
- $\Delta_{Labs,n}$ korekcionni član za apsorpciju na unutrašnjoj strani prepreke
- $\Delta_{Lref,n}$ korekcionni član za refleksiju od sanduka željezničkog vozila
- $\Delta_{Lretrodif,n}$ korekcionni član za konačnu visinu prepreke kao reflektora

Korekcija za sferičnu divergenciju izražava se formulom

$\Delta L_{geo,n} = 20 \times \lg \left(\frac{r_0}{r_n} \right)$	(2.5.40.)

$r_n = S_n R = \sqrt{(d_n - (d_B + d_R))^2 + (h_n - h_R)^2}$	(2.5.41.)

Korekcija za difrakciju na vrhu prepreke izražava se formulom:

$$\Delta L_{dif,n} = D_0 - D_n \quad (2.5.42.)$$

Pri tome je D_n prigušenje zbog difrakcije, proračunato formulom 2.5.21. pri čemu je $C'' = 1$, za put koji povezuje izvor S_n s prijemnikom R , uzimajući u obzir difrakciju na vrhu prepreke B :

$$\delta n = \pm(|S_n B| + |B R| - |S_n R|) \quad (2.5.43.)$$

Korekcija za apsorpciju na unutrašnjoj strani prepreke izražava se formulom:

$$\Delta L_{abs,n} = 10 \cdot n \cdot \lg(1 - \alpha) \quad (2.5.44.)$$

Korekcija za refleksiju od sanduka željezničkog vozila izražava se formulom:

$$\Delta L_{ref,n} = 10 \cdot n \cdot \lg(C_{ref}) \quad (2.5.45.)$$

Korekcija konačne visine reflektujuće prepreke uzima se u obzir retrodifrakcijom. Prepreka će n puta reflektovati put zraka koji odgovara slici reda $N > 0$. U poprečnom presjeku te se refleksije odvijaju pri udaljenostima

$d_i = - (2i - q) d_b$, $i = 1, 2, \dots, n$. Pri tome su P_i ($d = d_i$, $h = h_b$), $i = 1, 2, \dots, n$ vrhovi tih reflektujućih površina. U svakoj od tih tačaka korekcionni član izračunava se formulom:

$$\Delta L_{retrodif,n} = \begin{cases} - \sum_{i=1}^n \Delta_{retrodif,n,i} & \text{ako je } n > 0 \\ 0 & \text{ako je } n = 0 \end{cases} \quad (2.5.46.)$$

Pri tome se $\Delta_{retrodif,n,i}$ izračunava za izvor na položaju S_n , vrh prepreke na P_i i prijemnik na položaju R' . Položaj ekvivalentnog prijamnika R' izražava se jednačinom $R' = R$ ako je prijemnik iznad vidnog polja od S_n do B , a u ostalim slučajevima ekvivalentni prijemnik zauzima položaj u vidnom polju vertikalno iznad stvarnog prijemnika, tj.:

$$dR' = dR \quad (2.5.47.)$$

$$h_{R'} = \max \left(h_R, h_B \frac{d_B + d_R - d_n}{d_B - d_n} \right) \quad (2.5.48.)$$

2.6. Opšte odredbe – buka koja potiče iz vazdušnog saobraćaja

2.6.1. Definicije i simboli

Ovdje su opisani neki važni termini i njihovo značenje u kontekstu ovog dokumenta. Popis nije potpun; nabrojeni su samo izrazi i skraćenice koji se često koriste. Ostali izrazi opisani su na mjestima gdje se prvi put pojavljuju u tekstu.

Glavni *matematički simboli* koji se koriste u jednačinama u tekstu navedeni su nakon popisa termina. Ostali simboli koji se koriste povremeno u tekstu i prilogima definisani su tamo gdje se koriste.

U ovom dokumentu izrazi *zvuk* i *buka* su međusobno zamjenjivi. Iako riječ *buka* ima subjektivne konotacije – akustičari je obično definišu kao „*neželjeni zvuk*” – u kontekstu kontrole *buke aviona* se obično podrazumijeva da ta riječ znači jednostavno zvuk – energija koju zrakom prenose zvučni talasi. *Simbolom* → označava se upućivanje na druge termine s popisa.

Pojmovi

<i>AIP</i>	Zbornik vazduhoplovnih informacija
<i>Konfiguracija aviona</i>	Položaj pretkrilaca, zakrilaca i stajnog trapa
<i>Kretanje aviona</i>	Dolazak, odlazak ili drugo kretanje aviona koje utiče na nivo buke oko aerodroma.
<i>Podaci o buci i performansama aviona</i>	Podaci o akustičkim svojstvima i performansama različitih tipova aviona, koji su potrebni za proces modelovanja. Ti podaci uključuju → odnose buka-snaga-udaljenost (NPD) i podatke koji su potrebni za proračun potiska/snage motora kao funkcije → konfiguracije leta. Obično se koriste podaci koje je dostavio proizvođač aviona, a kada to nije moguće, podaci se ponekad dobijaju iz drugih izvora. Kad nikakvi podaci nijesu dostupni, obično se uzimaju prilagođeni podaci sličnog aviona – to se naziva supstitucijom.
<i>Visina</i>	Nadmorska visina.
<i>Baza podataka ANP</i>	Baza podataka o buci i performansama aviona koja je uključena u Dodatak I.
<i>A-ponderisani nivo zvuka, L_A</i>	nivoa buke/zvuka koja se koristi za mjerenje ambijentalnog zvuka uključujući zvuk aviona i na kojoj se zasniva većina mjerenja kontura buke.
<i>Skala osnovnog</i>	<i>Projekcija glavne putanje na površinu zemlje</i>

	Reprezentativna ili nominalna putanja ocrтана na zemlji, kojom se definiše centar “snopa” sličnih putanja.
<i>Osnovni nivo</i>	Nivo zvučnog događaja kako je očitан iz baze podataka NPD.
<i>Otpuštanje kočnica</i>	→ Početak kretanja
<i>Korigovani neto pritisak</i>	Pri zadatom režimu rada motora (npr. EPR ili N1) neto pritisak opada u skladu s gustinom vazduha, dakle s visinom leta; korigovani neto potisak je vrijednost potiska na nivou mora.
<i>Kumulativni nivo zvuka/buke</i>	Izmjereni nivo primljene buke u decibelima tokom određenog vremenskog perioda, na tački blizu aerodroma, od vazdušnog saobraćaja u normalnim uslovima rada i na normalnim putanjama. Izračunava se evidentiranjem nivoa događaja zvuka/buke na tom mjestu.
<i>Zbir ili prosjek decibela</i>	U nekim slučajevima navode se kao „energetske” ili „logaritamske” (za razliku od aritmetičkih) vrijednosti. Koristi se kad je prikladno da se sabere ili izračuna prosjek energije zvuka; npr.ukupno u decibelima $= 10 \lg 10^{\frac{Li}{10}}$
<i>Udio energije, F</i>	Odnos zvučne energije koja je primljena na segmentu u odnosu na energiju koja je primljena na beskonačnoj putanji leta.
<i>Režim rada motora</i>	Vrijednost → parametra snage povezanog s bukom koji se koristi za određivanje emisije zvuka prema bazi podataka NPD.
<i>Ekvivalentni (kontinuirani) nivo zvuka, Leq</i>	Mjera za dugoročni zvuk. Nivo hipotetičkog trajnog zvuka čija je energija, izmjerena u određenom vremenskom periodu, ekvivalentna energiji trenutnog promjenljivog zvuka.
<i>Nivo zvučnog događaja</i>	Ukupnost zvuka (ili buke) koja je registrovana kao posljedica prolaska aviona, izmjerena u decibelima → nivo izloženosti zvuku.
<i>Konfiguracija leta</i>	= → Konfiguracija aviona + → Parametri leta
<i>Parametri leta</i>	Režim rada motora, brzina, bočni nagib i težina.
<i>Putanja leta</i>	Putanja aviona u vazduhu, definisana s tri dimenzije, obično u odnosu na mjesto početka zaleta ili prag sletne staze.
<i>Segment putanje leta</i>	Dio putanje leta aviona koji se za potrebe modelovanja buke predstavlja ravnom linijom ograničene dužine.
<i>Procedura leta</i>	Slijed operativnih koraka koji posada aviona ili sistem kontrole leta prati: izražava se promjenama konfiguracije leta kao funkcija udaljenosti na projekciji putanje na površinu zemlje.
<i>Profil leta</i>	Promjena visine aviona duž putanje (ponekad uključuje i promjene

→ konfiguracije leta) – koja se opisuje kao skup → tačaka na profilu

Ravan tla (ili nominalna ravan tla) horizontalna ravan na površini tla na kojoj se nalazi referentna tačka aerodroma prema kojoj se obično računaju konture

Brzina po horizontali Brzina aviona u odnosu na fiksnu tačku na tlu

Projekcija putanje na površinu zemlje Vertikalna projekcija putanje leta na ravan tla.

Visina Udaljenost po vertikali između aviona i → ravni tla

Integrisani nivo zvuka Drugi termin je → nivo izloženosti buci jednokratnog događaja.

ISA Međunarodna standardna atmosfera – kako je definiše ICAO. Ovim se definišu varijacije temperature, pritiska i gustine vazduha prema nadmorskoj visini. Koristi se za normalizaciju rezultata proračuna u dizajnu aviona i analizu testnih podataka.

Lateralno prigušenje Povećano prigušenje zvuka s udaljenošću koje uzrokuje, direktno ili indirektno, površina tla. Značajno je pri malim elevacionim uglovima (aviona u odnosu na udaljenost od površine tla)

Najveći nivo zvuka/buke Najveći nivo zvuka dostignut tokom zvučnog događaja

Srednji nivo mora, MSL Standardna nulta visina zemaljske površine referentna za → ISA-u.

Neto pritisak Potisna sila koju motor prenosi na strukturu aviona.

Buka Buka se definiše kao neželjeni zvuk. Međutim, mjerama kao što su A-ponderisani nivo zvuka (LA) i efektivni percipirani nivo buke (EPNL) nivo zvuka se zapravo preračunava u nivo buke. Uprkos neodređenosti koja iz toga proizilazi, termini zvuk i buka ponekad se naizmjenično koriste u ovom dokumentu, kao i drugdje – naročito u kolokaciji s riječju nivo.

Kontura buke Crta oko aerodroma koja povezuje tačke jednakog kumulativnog nivoa ili indeksa buke aviona

Uticaj buke Neželjeni uticaji buke na one koji su joj izloženi; važno je što se podrazumijeva da su izmjereni i izračunati podaci za buku indikatori uticaja buke

Indeks buke Mjera dugoročnog ili kumulativnog zvuka koji je u korelaciji s uticajem zvuka na ljude (tj. smatra se da je pokazatelj uticaja zvuka na ljude). Uz magnitudu zvuka može uzimati u obzir i druge faktore (naročito doba dana). Primjer toga je nivo indikatora buke za dan- večer-noć LDEN.

Nivo buke Izmjereni nivo zvuka u decibelima na skali glasnoće ili bučnosti. Za ambijentalnu buku koju uzrokuju avioni obično se koriste dvije

skale: A-ponderisani nivo zvuka i percipirani nivo buke. U tim skalama primjenjuju se različiti ponderi za zvuk različitih frekvencija – čime se oponaša ljudska percepcija.

Mjera buke Izraz koji se koristi za opisivanje bilo koje izmjerene količine buke na položaju prijemnika, bez obzira na to da li se radi o jednokratnom događaju ili akumulaciji buke u dužem vremenskom periodu. Dvije mjere se obično koriste za jedan zvučni događaj: *maksimalni nivo* koji je dostignut tokom događaja i *nivo izloženosti zvuku* kao mjera ukupne zvučne energije određena uključivanjem vremenske komponente.

NPD odnosi/podaci Nivoi zvučnih događaja u tabeli kao funkcija udaljenosti ispod (buka-snaga-udaljenost) aviona u pravolinijskom, horizontalnom letu referentnom brzinom u referentnoj atmosferi, za svaki zadati → *režim rada motora*. Podaci o uticajima prigušenja zvuka zbog kružnog širenja talasa (slabljenje s kvadratom udaljenosti) i apsorpcije u atmosferi. Udaljenost se definiše upravno na putanju aviona i osu po širini aviona (tj. upravno ispod aviona u letu bez bočnog nagiba).

Parametar snage motora povezan s bukom Parametar kojim se opisuje ili koji pokazuje potisnu snagu koju proizvodi motor aviona i s kojim se može logički povezati emisija akustičke energije; pod njim se obično podrazumijeva → *korigovani neto potisak*. U tekstu se često navodi pod nazivom „snaga” ili „režim rada motora”.

Značenje za buku Doprinosa zvuku s određenog segmenta putanje leta je „značajan za buku” ako primjetno utiče na nivo zvučnog događaja. Zanemarivanjem segmenata koji nijesu značajni za buku znatno se olakšava računarski proračun

Posmatrač → *Prijemnik*

Proceduralni koraci Propisani postupak profila leta – koraci uključuju promjene brzine i/ili visine.

Tačka profila Visina krajnje tačke na segmentu putanje – na upravnoj ravni iznad projekcije putanje na površinu zemlje

Prijemnik Primalac buke koja dolazi s izvora; uglavnom na tački na tlu ili blizu nje

Referentna atmosfera Tabela vrijednosti apsorpcije zvuka koja se koristi za standardizovanje podataka NPD (vidi **DodatakD**)

Referentni dan Skup atmosferskih uslova na osnovu kojih se standardizuju podaci za buku aviona (ANP)

Referentni period Nominalni vremenski interval koji se koristi za standardizovanje mjerenja jednokratnog izlaganja zvuku; 1 sekunda za → *nivo izloženosti buci (SEL)*.

Referentna brzina Brzina aviona po horizontali za koju se računaju podaci *NPD* → *SEL*
SEL → *Nivo izloženosti buci*

Nivo izloženosti buci jednokratnog događaja Nivo zvuka koju bi događaj imao kad bi se sva njegova zvučna energija ujednačila i skupila u standardni vremenski interval koji se naziva → *referentno trajanje*

Meka površina Zemaljska površina koja je akustički „mekana”; obično se radi o travnatim površinama koje okružuju većinu aerodroma. Akustički „tvrde”, tj. jako reflektujuće zemaljske, površine su na primjer beton i voda. Ovdje opisana metodologija kojom se mapiraju konture buke odnosi se na uslove na mekim površinama.

Zvuk Energija koja se prenosi vazduhom longitudinalnim talasima koje registruje ljudsko uho

Prigušenje buke Smanjenje intenziteta zvuka s udaljenošću na putu širenja zvučnog talasa. Kad je riječ o buci aviona, među uzrocima prigušenja nalaze se sferno širenje talasa, apsorpcija u atmosferi i → *lateralno prigušenje*

Izloženost zvuku Ukupna količina zvučne energije koja je primljena u određenom vremenskom periodu (imisija zvučne energije)

Nivo izloženosti buci, LAE (skraćenica SEL) Standardna mjera prema MEST ISO 1996-1 ili MEST ISO 3891 = A-ponderisani nivo izloženosti buci jednokratnog događaja s referentnim periodom od jedne sekunde

Intenzitet zvuka Nivo zvuka koji je izmjeren u određenoj tački, povezan s akustičkom energijom (pokazatelj su izmjerenog nivoa zvuka)

Nivo zvuka Količina zvučne energije izražena u decibelima. Primljeni zvuk mjeri se uz „frekvencijsko ponderisanje” ili bez njega; nivoi izmjereni uz ponderisanje obično se nazivaju → nivoi buke

Dužina dionice/puta Udaljenost do prvog odredišta aviona u odlasku; pokazatelj je težine aviona

Početak zaleta, SOR

Stvarna brzina

Ponderisani

<i>ekvivalentno</i> <i>nivo</i> <i>zvuka, Leq,W</i>	odakle avion u odlasku započinje postupak polijetanja. Drugi naziv je „otpuštanje kočnica” Tačna brzina aviona u odnosu na vazduh (brzina po horizontali bez vjetra)
Tačka na poletno -sletnoj stazi	Modifikovana verzija Leq u kojoj se za buku primjenjuju različiti ponderi zavisno od doba dana (obično za dan, veče i noć)

Simboli

D	Najkraća udaljenost od posmatračke tačke do segmenta putanje
d_p	Udaljenost (pod pravim uglom u odnosu na putanju) od posmatračke tačke do putanje (direktna udaljenost)
d_l	Prilagođena udaljenost
F_n	Stvarni neto potisak po motoru
$F_{n/\delta}$	Korigovani neto potisak po motoru
H	Visina aviona (nadmorska visina)
L	Nivo zvučnog događaja (nedefinisana ljestvica)
$L_{(t)}$	Nivo zvuka u vremenu t (nedefinisana ljestvica)
$L_A, L_{A(t)}$	A-ponderisani nivo zvučnog pritiska (u vremenu t) izmjerena na zvučnoj skali za dugi zvuk
L_{AE}	(SEL) Nivo izlaganja buci
L_{Amax}	Maksimalna vrijednost $L_{A(t)}$ tokom događaja
L_E	Nivo izloženosti buci jednokratnog događaja
$L_{E\infty}$	Nivo izloženosti buci jednokratnog događaja prema bazi podataka NPD
L_{EPN}	Efektivni percipirani nivo buke
L_{eq}	Ekvivalentna (kontinuirana) nivo zvuka
L_{max}	Maksimalna vrijednost $L_{(t)}$ tokom događaja
$L_{max,seg}$	Maksimalni nivo (buke) koja se stvara na segmentu
ℓ	Udaljenost pod pravim uglom od posmatračke tačke do projekcije putanje na površini zemlje
L_g	Logaritam s bazom 10
N	Broj segmenata ili podsegmenata
NAT	Broj događaja kad L_{max} premašuje određeni prag
P	Parametar snage u varijabla $L_{(p,d)}$ NPD-a
P_{seg}	Parametar snage relevantan za određeni segment
q	Udaljenost od početka segmenta do najbliže tačke prilaženja
R	Radijus zaokreta
S	Standardna devijacija
s	Udaljenost duž projekcije putanje na površini zemlje
s_{RWY}	Dužina uzletno-sletne staze
t	Vrijeme
t_e	Stvarno trajanje jednokratnog zvučnog događaja
t_0	Referentni period za integrisani nivo zvuka
V	Brzina po horizontali
V_{seg}	Ekvivalentna brzina po horizontali na segmentu
V_{ref}	Referentna brzina po horizontali za koju se definišu podaci NPD
x,y,z	Lokalne koordinate
x',y',z'	Koordinate aviona

$X_{ARP}, Y_{ARP}, Z_{ARP}$	Geografske koordinate referentne tačke na aerodromu
z	Visina aviona iznad površine tla/referentne tačke na aerodromu
α	Parametar koji se koristi za izračunavanje korekcije za konačni segment Δ_F
β	Elevacioni ugao aviona u odnosu na površinu tla
ε	Ugao bočnog nagiba aviona
γ	Ugao penjanja/snižavanja
φ	Depresijski ugao (parametar za lateralnu usmjerenost)
l	Ukupna daljina segmenta
ψ	Ugao između smjera kretanja aviona i linije od aviona do posmatrača
ξ	Smjer kretanja aviona, mjeren u odnosu na magnetski sjever u smjeru kazaljke na satu
$\Lambda_{(\beta, \ell)}$	Lateralno prigušenje od vazduha do tla
$\Lambda_{(\beta)}$	Lateralno prigušenje od vazduha do tla na velikoj udaljenosti
$\Gamma_{(\ell)}$	Faktor udaljenosti za lateralno prigušenje
Δ	Promjena vrijednosti veličine ili korekcija (kako je u tekstu naznačeno)
Δ_F	Korekcija za konačni segment
Δ_I	Korekcija za položaj motora
Δ_I	Ponder za i-to doba dana, dB
Δ_{rev}	Negativni potisak
Δ_{SOR}	Korekcija za početak zaleta
Δ_V	Korekcija za trajanje (korekcija za brzinu)

Indeksi

1, 2	Indeksi koji označavaju početne i krajnje vrijednosti u intervalu ili segmentu
E	Izlaganje
i	Indeks za tip aviona/zbir kategorija
j	Indeks za zbir projekcije putanje/pomoćnih putanja
k	Indeks za sabiranje segmenata
max	Maksimum
ref	Referentna vrijednost
seg	Specifična vrijednost za segment
SOR	Povezano s početkom kretanja
TO	Uzlijetanje

2.6.2. Kvalitativni okvir

Tačnost ulaznih vrijednosti

Sve ulazne vrijednosti koje utiču na nivo emisije izvora, uključujući položaj izvora, određuju se barem s tačnosti koja odgovara nesigurnosti od $\pm 2\text{dB(A)}$ u nivou emisije izvora (uz uslov da su svi ostali parametri nepromijenjeni).

Upotreba unaprijed zadatih vrijednosti

Pri primjeni metode ulazni podaci moraju odražavati stvarno korišćenje. Uopšteno se ne smije oslanjati na unaprijed date ulazne vrijednosti ili pretpostavke. Konkretno, putanje leta do kojih se došlo korišćenjem podataka s radara moraju se koristiti kad god postoje i kad su podaci dovoljno kvalitetni. Upotreba unaprijed zadatih vrijednosti i pretpostavki prihvatljiva je, primjera radi, za korišćenje za modelirane rute umjesto putanja dobijenih korišćenjem podataka s radara ako je prikupljanje stvarnih podataka povezano s nesrazmjerno visokim troškovima.

Kvalitet softvera koji se koristi za proračune

Softver koji se koristi za proračune mora biti dokazano u skladu s ovdje opisanim metodama, a to se dokazuje upoređivanjem rezultata s probnim slučajevima.

2.7. Buka aviona

2.7.1. Cilj i područje primjene dokumenta

Karte kontura koriste se za označavanje opsega i veličine uticaja buke aviona oko zračnih luka, a taj se uticaj iskazuje za to namijenjenim mjerama ili indeksima. Kontura je linija na kojoj je vrijednost indeksa konstantna. Vrijednost indeksa je zbir, proračunat na poseban način, svih pojedinačnih događaja buke u određenom vremenskom periodu, koji se obično mjeri u danima ili mjesecima.

Buka na tačkama na tlu, koju uzrokuju avioni u dolasku ili odlasku s aerodroma u blizini, zavisi od mnogih faktora. Posebno su važni faktori tipovi aviona i njihove pogonske grupe, snaga, položaj zakrilaca i postupci koji se tiču kontrole brzine za same avione; udaljenosti od predmetnih tačaka do različitih putanja leta te lokalni topografski i vremenski uslovi. Zračnim se lukama obično koriste različiti tipovi aviona, s različitim letnim procedurama i operativnim masama.

Konture se izvode matematičkim izračunavanjem spoljašnjih granica indeksa lokalne buke. U ovom se dokumentu detaljno objašnjava kako proračunati nivoi zvučnog događaja pojedinačnog aviona na jednoj posmatračkoj tački, za određeni prelet aviona ili vrstu preleta, na osnovu kojih se nakon toga izračunava prosjek ili se te vrijednosti akumuliraju kako bi se dobile vrijednosti indeksa za tu tačku. Potrebne spoljašnje granice indeksa izračunavaju se jednostavnim ponavljanjem proračuna po potrebi za različita kretanja aviona, a efikasnost se povećava isključivanjem događaja koji nisu „značajni za buku” (tj. koji ne doprinose bitno ukupnoj buci).

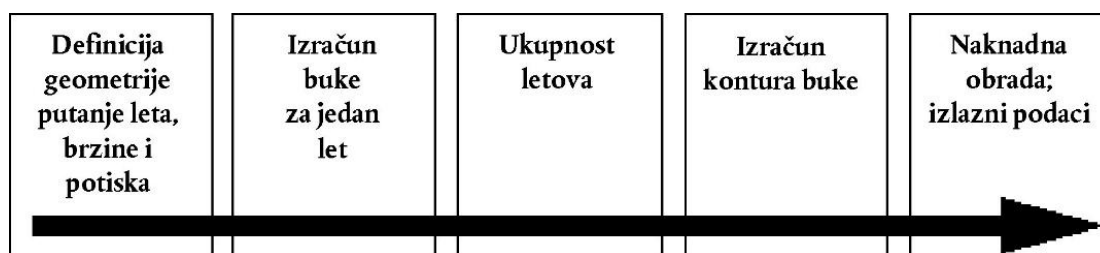
Ako aktivnosti povezane s radom aerodroma koje stvaraju buku ne doprinose primijetno ukupnoj izloženosti stanovništva buci avioni i s njom povezanim konturama buke, može ih se zanemariti. Te aktivnosti uključuju: helikoptere, taksiranje, isprobavanje motora i upotrebu pomoćnih generatora energije. To ne znači nužno da je njihov uticaj beznačajan pa se u slučaju takvih uslova procjena izvora buke može provoditi kako je opisano u dijelu 2.7.21. i 2.7.22.

2.7.2. Plan dokumenta

Postupak ucrtavanja konture buke prikazan je na slici 2.7.a. Konture se sastavljaju za različite svrhe pa o tome obično zavise zahtjevi za izvore i preliminarnu obradu ulaznih podataka. Konture kojima se prikazuje prošli uticaj buke mogu se generisati iz zabilježenih podataka o operacijama aviona – njihovog kretanja, težine, putanje leta koje se izmjerene na radarima itd. Konture koje se koriste za planiranje više se oslanjaju na predviđanja saobraćaja i putanju leta kao i performansi i zvučnih karakteristika budućih aviona.

Slika 2.7.a

Postupak ocrtavanja kontura buke



Bez obzira na izvor podataka o letu, svako različito kretanje aviona, dolazak ili odlazak, definiše se geometrijom njegove putanje leta i emisijom zvuka aviona koja nastaje tokom njegovog kretanja tom putanjom (kretanja koja su suštinski jednaka gledano prema buci i putanji leta dodaju se jednostavnim množenjem). Emisija buke zavisi o osobinama aviona – uglavnom o snazi njegovih motora. Preporučena metodologija uključuje dijeljenje putanje leta na segmente. U odjeljcima 2.7.3. do 2.7.6. prikazuju se elementi metodologije i objašnjava princip segmentacije na kojem se metodologija temelji; zabilježeni nivo događaja buke je zbir doprinosa svih segmenata putanje leta koji su „značajni za buku”, a svaki od njih može se proračunati u zavisnosti od ostalih. U odjeljcima 2.7.3. do 2.7.6. takođe se prikazuju zahtjevi za ulazne podatke koji su potrebni za ucrtavanje kontura buke. Detaljne specifikacije operativnih podataka koji su potrebni iznesene su u Dodatku A.

U odjeljcima 2.7.7. do 2.7.13. opisano je kako se izračunavaju segmenti putanje leta na osnovu preliminarno obrađenih ulaznih podataka. To uključuje analizu performansi leta aviona, za koje su jednačine detaljno opisane u Dodatku B. Letne putanje mogu se značajno razlikovati – avioni koji slijede bilo koju rutu raspršeni su u širokom rasponu zbog razlika u atmosferskim uslovima, težinama aviona i operativnim procedurama, ograničenjima kontrole vazdušnog saobraćaja itd. To se uzima u obzir statističkim opisivanjem svake putanje leta kao središnje ili „glavne” putanje uz koju postoji skup pomoćnih putanja. I to je objašnjeno u odjeljcima 2.7.7. do 2.7.13. s upućivanjem na dodatne informacije u Dodatku C.

U odjeljcima 2.7.14. do 2.7.19. navedeni su koraci koje treba slijediti u proračunu nivoa buke za jedan događaj buke koja se mjeri na tlu i koju uzrokuje jedan prelet aviona. U Dodatku D opisuje se ponovni proračun podataka NPD za uslove koji nisu referentni. U Dodatku E objašnjava se akustički dipol kao izvor zvuka za model kojim se definiše emitovanje zvuka s konačnim segmenatima putanje leta.

Za primjene odnosa iz modela iz poglavlja 3. i 4. potrebni su, osim relevantnih putanja leta, odgovarajući podaci o buci i performansama predmetnog avioni.

Ključni proračun je određivanje nivoa događaja za jedno kretanje aviona posmatrano s jedne posmatračke tačke. Taj se proračun mora ponoviti za svako kretanje aviona na svakoj od unaprijed određenih tačaka koje obuhvataju očekivane konture buke. Na svakoj se tački nivoa događaja na neki način sabiraju ili im se izračunava prosjek, s ciljem proračuna „kumulativnog nivoa” ili vrijednosti indeksa buke. Taj je dio procesa opisan u odjeljcima 2.7.20. i od 2.7.23. do 2.7.25.

U odjeljcima od 2.7.26. do 2.7.28. iznosi se kratak pregled mogućnosti i zahtjeva za pripisivanje kontura buke određenim vrijednostima indeksa buke. Time se daju smjernice za ucrtavanje kontura i naknadnu obradu.

2.7.3. Koncept segmentacije

Za svaki određeni avion u bazi podataka zabilježeni su osnovni NPD (buka-snaga-udaljenost) odnosi. Njima se kao funkcija udaljenosti određuju primljene nivoa zvučnog događaja direktno ispod aviona – maksimalne i integrisane s vremenom – za avion koji leti horizontalno ujednačenom referentnom brzinom u određenim referentnim atmosferskim uslovima i određenoj letnoj konfiguraciji. Za svrhe modeliranja buke najvažniji element, potisna snaga, predstavlja se parametrom snage povezanim s bukom; parametar koji se obično koristi je korigovani neto potisak. Osnovne nivoa događaja preuzete iz baze podataka koriguju se za: prvo, razlike između stvarnih (tj. modeliranih) i referentnih atmosferskih uslova i (kad se radi o nivoma izloženosti buci) brzini aviona, drugo, za tačke prijema koje nisu direktno ispod aviona, razlike između buke koja zrači

prema dolje i bočne zrake buke. Ovo posljednje potrebno je zbog lateralne usmjerenosti (efekti zbog položaja motora) i lateralnog prigušenja. Međutim, tako korigovani nivoi događaja buke i dalje se primjenjuju samo na ukupnu buku aviona koji leti horizontalno ujednačenom brzinom.

Segmentacija je postupak u kojem se za modeliranje kontura buke prilagođavaju NPD i lateralni podaci s beskonačne putanje kako bi se proračunala buka koja dolazi do prijemnika s putanje na kojoj podaci nisu uvijek jednaki, tj. putanje na kojoj lete avioni u različitoj letnoj konfiguraciji. Za potrebe proračuna nivoa zvučnog događaja u jednom preletu aviona putanja leta se predstavlja neprekidnim nizom pravolinijskih segmenata, a svaki od njih može se smatrati ograničenim dijelom beskonačne putanje za koju su poznate NPD i lateralne korekcije. Maksimalni nivo događaja buke je onaj nivo sa segmenta na kojem je izmjerena najveća vrijednost. Vremenski integrisani nivo cijelog događaja buke izračunava se sabiranjem buke koja je primljena s dovoljnog broja segmenata, tj. onih s kojih se značajno doprinosi ukupnom događaju buke.

Metoda kojom se procjenjuje koliko se s jednog konačnog segmenta doprinosi ukupnom nivou događaja buke u potpunosti je empirijska. Udio energije F – buka na segmentu koja se izražava kao udio buke s ukupne beskonačne putanje – opisuje se relativno jednostavnim izrazom koji može uzimati u obzir longitudinalnu usmjerenost buke aviona i „pogled” s prijemnika na segment. Jedan od razloga zašto je jednostavna empirijska metoda uopšteno adekvatna je taj što većina buke u pravilu dolazi s najbližeg, obično susjednog, segmenta unutar kojeg se (ne na jednom od njegovih krajeva) nalazi najbliža tačka približavanja (CPA) prijemniku. To znači da procjene buke sa segmenata koji nisu susjedni mogu biti progresivno približne što su dalje od prijemnika, a da to nema značajnog uticaja na tačnost.

2.7.4. Putanje leta: Projekcije putanja na zemljinu površinu i profili leta

U kontekstu modeliranja, putanja leta je potpuni opis kretanja aviona u prostoru i vremenu. Putanja i potisak (ili drugi parametar značajan za buku) podaci su koji su potrebni za proračun buke koja se stvara. Prosjena putanje na površini zemlje je vertikalna projekcija letne putanje na ravno tlo. Taj se podatak kombinuje s profilom leta po vertikali čime se generiše trodimenzionalna putanja leta. Za modeliranje po segmentima potrebno je da se putanja leta za svaki pojedinačni prelet aviona opiše nizom površinskih segmenata. Način na koji se segmentacija provodi uslovljen je potrebom da se uravnoteže preciznost i efikasnost – stvarnu zakrivljenu putanju leta treba opisati dovoljno točno, uz istovremeno svođenje računskog opterećenja i zahtjeva za podacima na najmanju moguću mjeru. Svaki segment mora biti definisan geometrijskim koordinatama njegovih krajnjih tačaka te na njemu zabilježenim parametrima brzine aviona i snage motora (o kojima zavisi emisija zvuka). Putanje leta i snaga motora mogu se utvrditi na različite načine, a

glavni načini uključuju (a) sintezu niza proceduralnih koraka i (b) analizu izmjerenih podataka profila leta.

Sinteza putanje leta (a) zahtijeva poznavanje (ili pretpostavku) projekcije putanja i njihovih lateralnih raspršenosti, težine aviona, postupaka upravljanja potiskom, zakrilcima i stvarnom brzinom, nadmorske visine aerodroma, vjetra i temperature zrak. Jednačine za izračunavanje profila leta korišćenjem zadatih aerodinamičkih parametara i parametara potiska iznesene su u Dodatku B. Svaka jednačina uključuje koeficijente (i/ili konstante) koji se temelje na empirijskim podacima za svaki tip avioni. Korišćenjem jednačina za aerodinamičke performanse iz Dodatka B moguće je razmatrati bilo koju realnu kombinaciju operativne mase aviona i letne procedure, uključujući i operacije s različitim ukupnim poletnim masama.

Analiza izmjerenih podataka (b), npr. iz uređaja za snimanje podataka o letu, s radara ili druge opreme za praćenje aviona, uključuje „obrnuti inženjering”, u biti obrnut proces od procesa sinteze (a). Umjesto procjenjivanja ponašanja aviona i pogonskih skupina na krajevima segmenata leta integriranjem efesprata potiska i aerodinamičkih sila koje djeluju na strukturu aviona, sile se procjenjuju posmatranjem promjena visine i brzine struktura aviona. Postupci za obradu podataka o putanji leta opisani su u poglavlju 2.7.12.

U savršenoj aplikaciji za modeliranje buke svaki bi se pojedinačno let, u teoriji, mogao predstaviti nezavisno; tako bi se osiguralo da je raspršenost letnih putanja u prostoru tačno uzeta u obzir – što može biti jako bitno. Međutim, kako bi se za pripremu podataka i računarsko vrijeme zadržalo u razumnim granicama, uobičajena je praksa prikazati snopove letnih putanja malim brojem lateralno izmještenih „pomoćnih putanja”. (Raspršenost po vertikali obično se zadovoljavajuće prikazuje uračunavanjem efesprata različitih težina aviona na vertikalnim profilima.)

2.7.5. Buka i performanse avioni

Baza podataka ANP iz Dodatka I. sadrži koeficijente performansi aviona i motora, profile za odlazak i prilaz te NPD odnose za znatan udio civilnih avioni koji lete iz aerodromau Europskoj uniji. Podaci za tipove ili varijante aviona za koje podaci nisu navedeni mogu se supstituirati podacima za druge, slične tipove aviona s popisa.

Ti su podaci dobijeni za proračun kontura buke za prosječnu ili reprezentativnu mješavinu flote i saobraćaja u aerodromu. Možda nisu primjereni za predviđanje apsolutnog nivoa buke pojedinačnih modela aviona ni za upoređivanje konkretnih tipova ili modela aviona ili konkretne flote aviona po performansama i karakteristikama povezanim s bukom. Umjesto toga, kako bi se utvrdilo koji su tipovi ili modeli aviona ili konkretna flota aviona najbucniji, moraju se pregledati certifikati o buci.

Baza podataka ANP sadrži jedan ili više zadatih profila za uzlijetanje i slijetanje za svaki navedeni tip aviona. Mora se ispitati primjenjivost tih profila na posmatranu vazдушnu luku te se moraju utvrditi fiksne tačke profila ili proceduralni koraci koji najbolje predstavljaju letačke operacije u toj aerodromu.

2.7.6. Aerodrom i avionske operacije

Specifični podaci za lokaciju iz kojih se izračunavaju konture buke za određenu situaciju na aerodromu uključuju sljedeće:

Opšti podaci o aerodromu

- Referentna tačka aerodroma (za jednostavno smještanje aerodroma na odgovarajuće geografske koordinate). Referentna tačka određuje se kao polazište za lokalni Kartezijev koordinatni sistem koji se koristi u postupku proračuna.
- Referentna visina aerodroma (= nadmorska visina referentne tačke na aerodromu). To je visina nominalne površine tla prema kojoj se, kada nema korekcija zbog topografije, definišu konture buke.
- Prosječan meteorološki parametri na ili blizu referentne tačke aerodroma (temperatura, relativna vlažnost, prosječna brzina vjetra i smjer vjetra).

Podaci o uzletno-sletnoj stazi

Za svaku uzletno-sletnu stazu:

- Oznaka uzletno-sletne staze
- Referentna točka uzletno-sletne staze (lokalne koordinate centra uzletno-sletne staze)
- Daljina uzletno-sletne staze, smjer i srednji nagib.
- Lokacija mjesta početka zaleta i praga sletne staze.

Podaci o projekciji putanje na površini zemlje

Projekcija putanja aviona opisuju se koordinatama na (horizontalnoj) površini tla. Izbor izvora podataka zaprojekcije putanja zavisi o tome jesu li ili nisu dostupni relevantni radarski podaci. Ako jesu, statističkom analizom podataka utvrđuje se glavna putanja i pogodne (raspršene) pomoćne putanje. Ako nisu, glavne se putanje obično generišu upotrebom za to pogodnih proceduralnih podataka, npr. korišćenjem procedura za standardni instrumentalni odlazak iz Zbornika vazduhoplovnih informacija. U tom se konvencionalnom opisu nalaze sljedeći podaci:

- Oznaka uzletno-sletne staze od koje putanja počinje
- Opis polazišta putanje (početak zaleta, prag sletne staze)
- Daljina segmenata (za zaokrete, radijus i promjenu smjera).

To su minimalni podaci potrebni za definisanje glavne putanje. Međutim, proračun prosječnih nivoa buke na osnovu pretpostavke da avioni tačno slijede nominalne rute može dovesti do lokalizovanih grešaka od nekoliko decibela. Stoga se mora prikazati i lateralna raspršenost pa su potrebni sljedeći dodatni podaci:

- Širina snopa putanja (ili drugi statistički podatak za raspršenost) na svakom kraju segmenta
- Broj pomoćnih putanja
- Distribucija kretanja naročito u odnosu na glavnu putanju.

Podaci o vazdušnom saobraćaju

Podaci o vazdušnom saobraćaju su:

- vremenski period na koji se podaci odnose i
- broj kretanja (dolazaka i odlazaka) za svaki tip aviona na svakoj putanji leta, podijeljen na (1) vrijeme dana u skladu s odgovarajućim opisima svojstava buke, (2) za odlaske, operativne mase aviona ili dužine dionica i (3) ako je potrebno, operativne procedure.

Za većinu indispratora buke potrebno je definisati događaje (tj. kretanja avioni) kao prosječne dnevne vrijednosti tokom određenih doba dana (npr. dan, večer i noć) – vidjeti odjeljke od 2.7.23. do 2.7.25.

Topografski podaci

Teren oko većine aerodroma je relativno ravan. Međutim, to nije uvijek slučaj pa je ponekad potrebno uzeti u obzir varijacije u visini terena u odnosu na referentnu nadmorsku visinu aerodroma. Nagib terena može biti naročito značajan u blizini prilaznih putanja, gdje avion leti na relativno maloj visini.

Podaci o visini terena obično se bilježe kao skup (x, y, z) koordinata na pravougaonoj mreži s određenom veličinom polja. Međutim, parametri za mrežu nadmorskih visina vjerovatno će biti različiti od onih za mrežu koja se koristi za proračun buke. U takvim slučajevima može se koristiti linearna interpolacija kako bi se procijenile potrebne koordinate za z u mreži za proračun buke.

Sveobuhvatna analiza efesprata značajno neravnog tla na širenje zvuka složena je i izlazi iz okvira ove metode. Umjerena neravnina može se uračunati uz pretpostavku „pseudo-ravnog” tla; tj. jednostavnim uzimanjem više ili niže nivoa površine tla u odnosu na lokalnu nadmorsku visinu tla (relativno u odnosu na referentnu površinu tla) za svaku tačku prijema (vidjeti odjeljak 2.7.4.).

Referentni uslovi

Međunarodni podaci za buku i performanse aviona (ANP) koriguju se prema standardnim referentnim uslovima koji su u širokoj upotrebi za studije o buci oko aerodrome (vidjeti Dodatak D).

Referentni uslovi za podatke NPD

1. Atmosferski pritisak: 101,325 kPa (1 013,25 mb)
2. Atmosferska apsorpcija: Stope prigušenja zvuka navedene su u tabeli D-1 u Dodatku D
3. Padavine: Nema
4. Brzina vjetra: Manja od 8 m/s (15 čvorova)
5. Brzina po horizontali: 160 čvorova
6. Lokalni teren: Ravno, meko tlo bez velikih građevina ili drugih reflektujućih objekata u krugu od nekoliko kilometara od projekcija putanja aviona.

Standardizovana mjerenja zvuka aviona vrše se 1,2 metra iznad površine tla. Međutim, o ovome nije potrebno posebno voditi računa jer se za svrhe modeliranja može pretpostaviti da je za nivo događaja buke visina prijemnika relativno nebitna.

Upoređivanje procijenjenih i izmjerenih nivoa buke oko aerodroma pokazuju da se podaci NPD mogu smatrati primjenjivima kada su prosječani uslovi blizu površine u sljedećim okvirima:

- Temperatura vazduha manja od 30 °C
- Proizvod temperature vazduha (°C) i relativne vlažnosti (u procentima) veći od 500
- Brzina vjetra manja od 8 metara u sekundi (15 čvorova).

To su uslovi za koje se može pretpostaviti da vladaju na većini glavnih aerodroma u svijetu. U Dodatku D iznesena je metoda za pretvaranje podataka NPD u prosječne lokalne uslove koji su izvan tih okvira, ali se za ekstremne slučajeve preporučuje obraćanje relevantnim proizvođačima aviona.

Referentni uslovi za bilježenje aerodinamičkih podataka aviona i podataka za motore

1. Nadmorska visina uzletno-sletne staze: Srednji nivo mora
2. Temperatura vazduha: 15 °C
3. Ukupna uzletna masa: Kako je definisana u bazi podataka ANP kao funkcija daljine dionice
4. Ukupna masa pri slijetanju: 90 procenata maksimalne ukupne mase pri slijetanju
5. Motori koji osiguravaju potisak: Svi

Iako se aerodinamički podaci i podaci o motorima iz ANP-a temelje na ovim uslovima, može ih se koristiti onakve kako su navedeni u tabeli i za nereferentne nadmorske visine uzletno-sletne staze i prosječne temperature vazduha u državama ECAC-a, a da se pri tome ne utiče značajno na preciznost proračunate konture kumulativnog prosječnog nivoa zvuka. (vidjeti Dodatak B.)

U bazi podataka ANP navedena je tabela aerodinamičkih podataka za ukupnu masu pri uzlijetanju i ukupnu masu pri slijetanju koje se spominju u tačkama 3 i 4 . Iako za proračun kumulativne buke same aerodinamičke podatke ne treba korigovati za iznose ostalih ukupnih masa, proračun letnih profila pri uzlijetanju i penjanju postupcima koji su opisani u Dodatku B temelje se na odgovarajućim operativnim ukupnim uzletnim masama.

2.7.7. Opis putanje leta

Za model buke potrebno je opisati svako različito kretanje aviona njegovom trodimenzionalnom putanjom leta, varijacijama u snazi motora i brzinom na toj putanji. Po pravilu jedno modelirano kretanje predstavlja dio ukupnog saobraćaja na aerodromu, tj. određeni broj (pretpostavljenih) identičnih kretanja istog tipa aviona, iste težine i s istim operativnim procedurama na jednoj projekciji putanje. Ta putanja može biti jedna od više raspršenih „pomoćnih putanja” koje se koriste za modeliranje snopa putanja za jednu određenu rutu. Snopovi projekcija putanja, vertikalni profil i operativni parametri za avione definišu se korišćenjem ulaznih podataka za određenu situaciju, zajedno sa podacima o avionima iz baze podataka ANP.

NPD podaci (buka–snaga–udaljenost iz baze podataka ANP) vrijede za buku aviona koji preljeće po idealiziranim ravnim putanjama leta beskonačne daljine ujednačenom brzinom i konstantnom snagom motora. Za prilagođavanje tih podataka putanjama leta u završnom području koje opisuju česte promjene snage i brzine svaka se putanja dijeli na ravne segmente ograničene daljine; nakon toga se doprinos buci sa svakog od tih segmenata sabira na posmatračkom mjestu.

2.7.8. Odnosi između putanja leta i letnih konfiguracija

O trodimenzionalnoj putanji leta aviona zavise geometrijski aspekti zračenja i širenja zvuka između aviona i posmatrača. Pri određenoj masi aviona i određenim atmosferskim uslovima putanja leta je u potpunosti određena slijedom promjena u snazi motora, položaju zakrilaca i promjenama visine kojima upravlja pilot (ili automatski sistem za upravljanje letom) slijedeći rute na visinama i pri brzinama koje određuje kontrola vazdušnog saobraćaja – u skladu sa standardnim operativnim procedurama operatera aviona. Tim se uputstvima i postupcima putanja leta dijeli u različite faze koje čine prirodne segmente. Po horizontalnoj površini one uključuju ravne dionice, određene kao

udaljenost do sljedećeg zaokreta, i zaokrete, koji su definisani radijusom i promjenom smjera. Na vertikali, segmenti su definisani vremenom i/ili udaljenošću koji su potrebni za postizanje potrebnih promjena brzine kretanja prema naprijed i/ili visine pri određenoj datoj snazi i položaju zakrilaca. Odgovarajuće koordinate po vertikali se često nazivaju tačkama profila.

Za svrhe modeliranja buke, podaci o putanji leta izvode se ili sintezom iz skupa proceduralnih koraka (tj. koraka koje slijedi pilot) ili analizom podataka s radara – fizičkim mjerenjem stvarnih putanja leta. Bez obzira na metodu koja se koristi, horizontalni i vertikalni izgled putanje leta se svodi na krivulje po segmentima. Njen oblik po horizontali (tj. njena dvodimenzionalna projekcija na tlo) je projekcija putanje na površini zemlje koja je definisana usmjeravanjem na rutu u dolasku ili odlasku. Njenim se oblikom po vertikali, obilježenim tačkama profila, kao i povezanim parametrima brzine, bočnog nagiba i režima rada motora, definiše profil leta koji zavisi o letnim procedurama koje obično određuje proizvođač aviona i/ili operater. Putanja leta se izvodi spajanjem dvodimenzionalnog profila leta s dvodimenzionalnom projekcijom putanje na površini zemlje kako bi se sastavio slijed trodimenzionalnih segmenata putanje.

Važno je imati na umu da za određeni skup proceduralnih koraka profil zavisi od projekcija putanje; tj. pri jednakom potisku i brzini, brzina penjanja aviona je manja u zaokretima nego u pravolinijskom letu. Iako se ovim uputstvima objašnjava kako uračunati tu međuzavisnost, mora se priznati da bi to zahtijevalo vrlo velike dodatne računarske resurse pa korisnici mogu slobodno pretpostaviti da se za svrhe modeliranja buke profil leta i projekcija putanje na površini zemlje mogu smatrati nezavisnim veličinama, tj. da nijedan zaokret ne utiče na profil penjanja. Međutim, važno je definisati promjene u bočnom nagibu koje su potrebne za zaokrete jer to ima važan uticaj na usmjerenost emisije zvuka.

Buka primljena sa segmenta putanje leta zavisi od geometrije segmenta u odnosu na posmatrača i letnoj konfiguraciji aviona. Te su dvije veličine zavisne jedna od druge – promjena jedne uzrokuje promjenu druge pa je potrebno osigurati da je za sve tačke na putanji konfiguracija aviona u skladu s njegovim kretanjem po putanji.

U sintezi putanje leta, tj. kad se putanja leta generiše iz skupa „proceduralnih koraka” kojima se opisuju postupci pilota i njegov odabir snage motora, ugla zakrilaca i ubrzanja/brzine po vertikali, potrebno je proračunati kretanje. U analizi putanje leta stvar je obrnuta: režim rada motora mora se procijeniti iz podataka o kretanju aviona koji su dobijeni radarom ili ponekad, u posebnim studijama, iz podataka zabilježenih uređajem za snimanje podataka o letu (iako je tada snaga motora obično uključena u podatke). U oba slučaja koordinate i letni parametri sa svih krajnjih tačaka segmenata moraju se uračunati pri proračunu buke.

U Dodatku B iznesene su formule koje se odnose na sile koje djeluju na avion i njegovo kretanje te se objašnjava postupak definisanja svojstava segmenata koji sačinjavaju putanju leta. Vrste segmenata su (u zagradama se navode dijelovi Dodatka B koji se na njih odnose) zalet pri uzlijetanju (B5), penjanje konstantnom brzinom (B6), smanjivanje snage (B7), ubrzavanje pri penjanju i uvlačenje zakrilaca (B8), ubrzavanje pri penjanju nakon uvlačenja zakrilaca (B9), snižavanje i usporavanje (B10) i završno prilaženje pri slijetanju (B11).

Neizbježno je da modeliranje u praksi uključuje pojednostavljivanje u većoj ili manjoj mjeri – zahtjevi za pojednostavljivanje zavise o samoj primjeni, važnosti rezultata i resursima koji su na raspolaganju. Uopštena je pretpostavka pri pojednostavljivanju, čak i za najsloženije primjene, ta da su za računanje raspršenosti putanja leta profili leta i konfiguracije na svim pomoćnim putanjama jednaki kao i oni na glavnoj putanji. Budući da se koristi najmanje 6 pomoćnih putanja (vidjeti odjeljak 2.7.11.), na taj se način proračun značajno pojednostavljuje uz vrlo mali gubitak preciznosti.

2.7.9. Izvori podataka o putanji leta

Podaci s radara

Iako se iz vazduhoplovnih uređaja za bilježenje podataka o letu mogu dobiti vrlo kvalitetni podaci, teško ih je upotrijebiti za svrhe modeliranja buke te se podaci s radara smatraju najdostupnijim izvorom informacija o stvarnim putanjama leta oko aerodroma. Budući da ih se obično može dobiti iz aerodromskih sistema za praćenje buke i putanja leta, njima se sve više koristi i za modeliranje buke.

Na sekundarnom nadzornom radaru putanja leta vidi se kao niz tačaka s definisanim koordinatama u intervalima koji odgovaraju jednom punom okretu prijemne antene radara – obično oko 4 sekunde. Položaj aviona u vazduhu određuje se u polarnim koordinatama (udaljenost i azimut) radarskog odraza (iako nadzorni sistem obično pretvara polarne koordinate u koordinate Kartezijeva koordinatnog sistema); visinu aviona mjeri odnoa visine u samom avionu i šalje ga računaru kontrole vazdušnog saobraćaja pomoću transpondera koji se aktivira radarskim snopom. Pri tome su, zbog elektromagnetskih smetnji i ograničene rezolucije podataka, neizbježne znatne greške u određivanju položaja aviona (ali one nisu značajne za svrhe kontrole vazdušnog saobraćaja). Dakle, kad je potrebno izvesti podatke o putanji leta određenog aviona, neophodno je uskladiti dobijene podatke korišćenjem za to prikladnog načina iscrtavanja krivulje. Međutim, za modeliranje buke obično se traži statistički opis snopa putanja leta; npr. za sva kretanja na određenoj ruti ili samo za one određenog tipa aviona. Pri tome se greške u mjerenju povezane s odgovarajućim statističkim podacima mogu izvođenjem prosjeka smanjiti tako da ne budu značajne.

Proceduralni koraci

U mnogim slučajevima nije moguće modelovati putanje leta na osnovu podataka s radara – bilo zato što nisu dostupna potrebna sredstva, ili zato što se radi o budućoj situaciji za koju ne postoje relevantni radarski podaci.

U nedostatku radarskih podataka ili kad njihova upotreba nije prikladna za svrhu, nužno je procijeniti putanje leta na osnovu dostupnih operativnih radnih materijala, primjera radi uputa koje posade aviona dobijaju iz zbornika vazduhoplovnih informacija i priručnika za određene avione, koji se ovdje obuhvataju zbirnim terminom proceduralnih koraka. Za interpretaciju tih materijala savjetuje se s tijelima nadležnim za kontrolu vazdušnog saobraćaja i korisnicima aviona, prema potrebi.

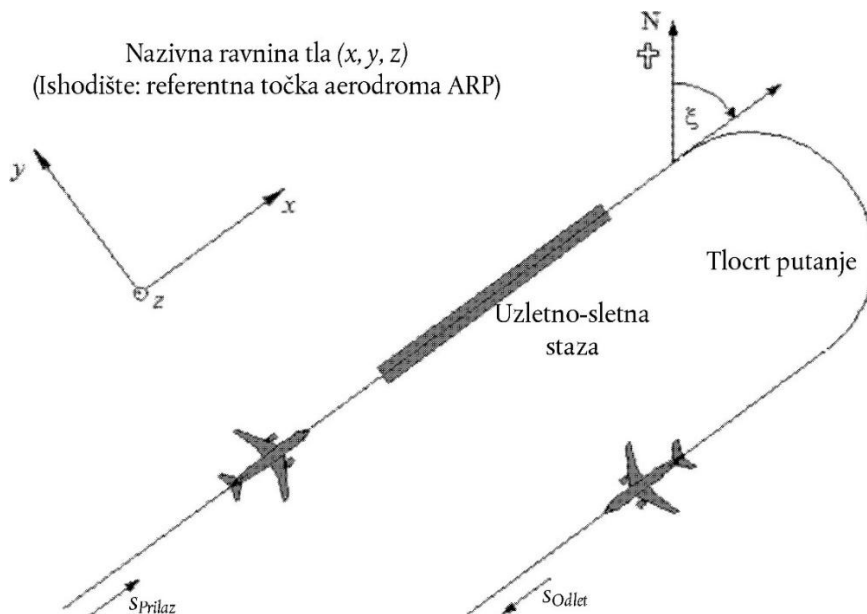
2.7.10. Koordinatni sistemi

Lokalni koordinatni sistem

Lokalni koordinatni sistem (x,y,z) koji se koristi je Kartezijev sistem, a ishodište $(0,0,0)$ mu je referentna tačka u aerodromu $(XARP,YARP,ZARP)$, pri čemu je ZARP referentna nadmorska visina aerodroma, a $z = 0$ nominalna površina tla prema kojoj se obično računaju konture. Smjer kretanja aviona ξ na površina xy mjeri se u odnosu na magnetski sjever u smjeru kazaljke na satu (vidjeti sliku 2.7.b). Sve lokacije posmatračkih mjesta, osnovna mreža za proračun i tačke na konturama buke izražavaju se u lokalnim koordinatama.

Slika 2.7.b

Lokalni koordinatni sistem (x,y,z) i fiksna koordinata s



Koordinatni sistem za projekciju putanje na površini zemlje

Ova je koordinata specifična za svaku projekciju putanje na površini zemlje i predstavlja udaljenost s koja se mjeri na putanji u pravcu leta. Za odlaznu putanju s se mjeri od početka zaleta, a za prilazne putanje od početka praga sletne staze. Stoga je s negativan broj u područjima

- iza tačke početka zaleta za avione u odlasku i
- ispred tačke prelaženja praga sletne staze za avione u prilaženju.

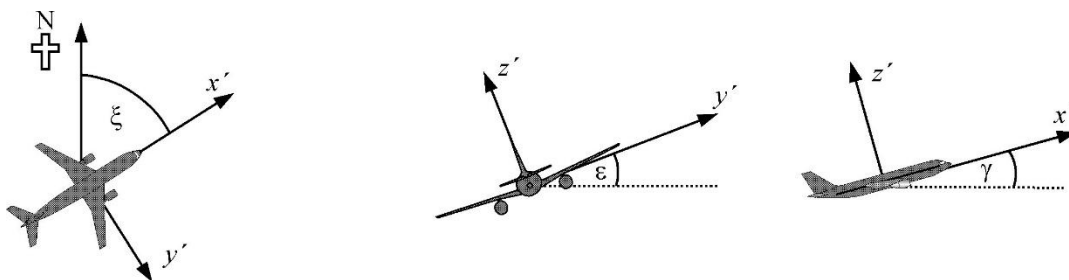
Operativni parametri leta kao što su visina, brzina i režim rada motora izražavaju se kao funkcije od s .

Koordinatni sistem za avion

Ishodište Kartezijeva koordinatnog sistema za avion (x', y', z') je trenutni položaj avioni. Osi su definisane uglom penjanja γ , pravcem kretanja aviona ξ i bočnim nagibom ϵ (vidjeti sliku 2.7.c).

Slika 2.7.c

Koordinatni sistem za avion (x', y', z')



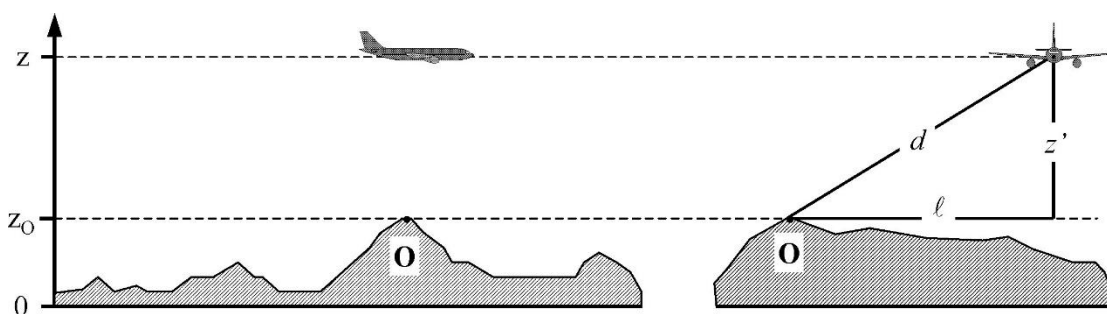
Uračunavanje topografije

Pri procjeni daljine širenja d , u slučajevima kada se mora uzeti u obzir topografija (vidjeti odjeljak 2.7.6.), koordinata visine aviona z mijenja se sa $z' = z - z_0$ (pri čemu je z_0 z koordinata posmatračkog mjesta O). Odnos između aviona i posmatrača prikazan je na slici 2.7.d. Za definicije d i ℓ vidjeti odjeljke 2.7.14. do 2.7.19.

Slika 2.7.d

Nadmorska visina tla duž putanje leta (lijevo) i bočno od nje (desno)

(Nominalna površina tla $z = 0$ prolazi kroz referentnu tačku aerodroma. O je posmatračko mjesto)



2.7.11. Projekcija putanje na površini zemlji putanja

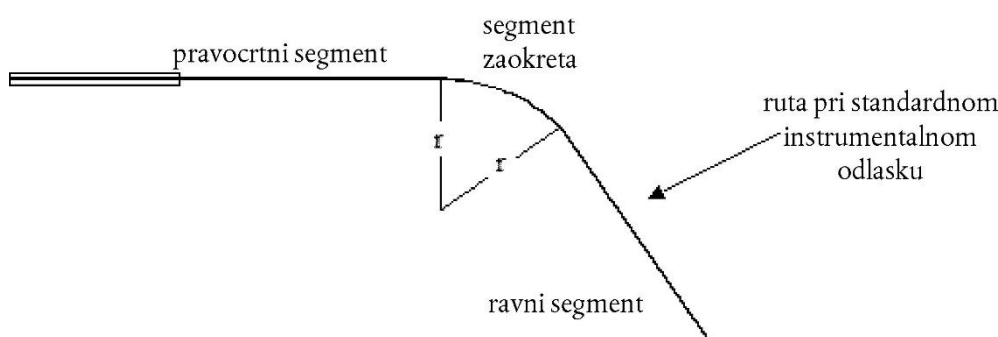
Glavne putanje

Glavna putanja označava centar snopa putanja kojima se kreću avioni na određenoj ruti. Za modeliranje buke aviona ona se definiše ili i. - unaprijed određenim operativnim podacima kao što su uputi pilotima u zbornicima vazduhoplovnih informacija ili ii. -

statističkom analizom podataka s radara kako je objašnjeno u poglavlju 2.7.9. – ako su dostupni i odgovarajući za potrebe studije koja uključuje modeliranje. Izvođenje putanje korišćenjem operativnih uputa obično je jednostavno jer se tim uputstvima propisuje slijed odsječaka putanje koji su ili površina i definisani daljinom i smjerom, ili su krivine kružnih putanja definisane oštrinom zaokreta i promjenom smjera; za ilustraciju vidjeti sliku 2.7.e.

Slika 2.7.e

Geometrijska projekcija putanje na površini zemlje u smislu zaokreta i površinskih segmenata



Iscrtavanje glavne putanje prema radarskim podacima je nešto složenije, prvo zato što je oštrina zaokreta u stvarnosti promjenjiva, a drugo zato što putanja nije sasvim jasna zbog nepreciznih podataka (rasipanja). Kako je prethodno objašnjeno, još nisu razvijeni formalni postupci pa je uobičajena praksa da se segmenti – površina i zakrivljeni – sparuju prema prosječnim položajima proračunatim prema radarskim odrazima na intervalima duž rute. Vjerovatno je da će u budućnosti biti razvijeni računarski algoritmi za ovu svrhu, ali trenutno odluka kako najbolje upotrijebiti dostupne podatke ostaje na osobi koja izvodi modeliranje. Važan je faktor činjenica da iz brzine i radijusa zaokreta aviona proizlazi ugao bočnog nagiba, a kako se objašnjava u poglavlju 2.7.19., o asimetrijama u emitovanju zvuka duž putanje leta i položaju same putanje leta zavisi buka na tlu.

Teorijski, prelaz bez međufaza iz pravolinijskog leta u zaokret s određenim radijusom zahtijevao bi trenutnu promjenu bočnog nagiba aviona ϵ , što je fizički nemoguće. U stvarnosti je potrebno određeno vrijeme da bočni nagib dostigne vrijednost koja je potrebna za zadržavanje date brzine i radijusa zaokreta r , a u tom vremenu radijus se smanjuje od beskonačnog do r . Za svrhe modeliranja to smanjivanje radijusa može se zanemariti pa se uzima da se bočni nagib konstantno povećava od nule (ili druge početne vrijednosti) do ϵ na početku zaokreta i da je sljedeća vrijednost ϵ na kraju zaokreta.

Disperzija putanje leta

Ako je to moguće, određivanje lateralne raspršenosti i reprezentativnih pomoćnih putanja temelji se na relevantnom iskustvu sa aerodroma za koju se studija izrađuje; obično se to radi analizom radarskih podataka. Prvi je korak grupisati podatke prema rutama. Putanje u odlasku obilježene su značajnom lateralnom raspršenošću koja se pri tačnom modeliranju mora uzeti u obzir. Rute u dolasku obično se spajaju u vrlo uzak snop na završnoj prilaznoj putanji i obično je dovoljno da se svi dolasci predstave jednom putanjom. Međutim, ako su snopovi prilaznih ruta široko raspršeni unutar kontura buke, možda bude potrebno prikazati pomoćnim putanjama na isti način kao što se prikazuju putanje u odlasku.

Uobičajena je praksa da se podaci za jednu rutu uzmu kao uzorak iz jedne populacije; tj. da ih se prikaže kao jedna glavna putanja i jedan skup raspršenih putanja. Međutim, ako se pregledom ustanovi da se podaci za različite kategorije aviona ili različite operacije značajno razlikuju (npr. ako veliki i mali avioni imaju bitno različite radijuse zaokreta), može biti poželjno dodatno razdijeliti podatke u različite snopove. Za svaki snop lateralna se raspršenost određuje kao funkcija udaljenosti od početne tačke; kretanja se tada, statističkom distribucijom, raspoređuju između glavne putanje i prikladnog broja raspršenih pomoćnih putanja.

U principu nije preporučljivo zanemarivati uticaje raspršenosti putanja pa se u odsutnosti izmjerenih podataka s cijelog snopa putanja koristi funkcija konvencionalne distribucije kako bi se definisati nominalni bočni raspon putanja oko glavne putanje. Proračunate vrijednosti indeksa buke nisu posebno osjetljive na tačan oblik lateralne distribucije: normalnom (Gaussovom) distribucijom prikladno se opisuju mnogi snopovi koji su izmjereni radarom.

Obično se koristi diskretna aproksimacija sa 7 tačaka (tj. lateralna raspršenost se predstavlja sa 6 ravnomjerno raspoređenih pomoćnih putanja oko glavne putanje). Razmak između pomoćnih putanja zavisi o standardnoj devijaciji funkcije lateralne raspršenosti.

Za putanje s normalnom distribucijom i standardnom devijacijom S , 98,8 % putanja nalazi se unutar koridora ograničenog $\pm 2,5 \cdot S$. U tabeli 2.7.a naveden je procenat kretanja koji se dodjeljuju svakoj pomoćnoj putanji i razmak između pomoćnih putanja. U Dodatku C navedene su ostale vrijednosti za pomoćne putanje.

Tabela 2.7.a

Procenat kretanja za funkciju normalne distribucije sa standardnom devijacijom S za 7 pomoćnih putanja (glavna putanja označena je kao pomoćna putanja 1).

Broj pomoćne putanje	Položaj pomoćne putanje	Procenat kretanja na pomoćnoj putanji
7	$- 2,14 \times S$	3 %
5	$- 1,43 \times S$	11 %
3	$- 0,71 \times S$	22 %
1	0	28 %
2	$0,71 \times S$	22 %
4	$1,43 \times S$	11 %
6	$2,14 \times S$	3 %

Standardna devijacija S je funkcija koordinate s duž glavne putanje. Može se navesti – zajedno s opisom glavne putanje – u podacima o putanjama iz Dodatka A3. Ako nisu dostupni indispratori za standardnu devijaciju – npr. iz radarskih podataka za slične putanje – preporučuju se sljedeće vrijednosti:

Za putanje koje uključuju zaokrete od manje od 45 stepeni:

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

Za putanje koje uključuju zaokrete od preko 45 stepeni:

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

Iz praktičnih razloga uzima se da je $S(s)$ nula između početka naginjanja i $s = 2\,700\text{ m}$ ili $s = 3\,300\text{ m}$ u zavisnosti od oštine zaokreta. Rute koje uključuju više od jednog zaokreta računaju se prema jednačini (2.7.2.). Za avione u dolasku lateralna raspršenost se može zanemariti do $6\,000\text{ m}$ od mjesta gdje avion prvi put dodirne tlo.

2.7.12. Profili leta

Profil leta je opis kretanja aviona na vertikali iznad projekcija putanje na površini zemlje putanje u smislu njegovog položaja, brzine, bočnog nagiba i režima rada motora. Jedan od najvažnijih zadataka za korisnika modela je definisanje letnih profila koji su odgovarajući za potrebe modeliranja – da to bude efikasno, bez prenosnog trošenja vremena i resursa. Naravno, kako bi se postigla visoka tačnost, profili leta moraju vjerno odražavati letne operacije koje predstavljaju. To zahtijeva pouzdane informacije o atmosferskim uslovima, tipovima i varijantama aviona, operativnoj masi aviona i operativnim procedurama – varijacijama u potisku i položaju zakrilaca, promjenama visine i brzine – i za sve to treba

osigurati odgovarajuće prosjeke za predmetni vremenski period. Često ti podaci nisu dostupni, što nije nužno prepreka; čak i kad jesu dostupni, osoba koja izrađuje model treba prosuditi kako na najbolji način uskladiti preciznost i detaljnost ulaznih podataka za potrebe iscertavanja konačnih kontura.

Sinteza profila leta „proceduralnim koracima” korišćenjem podataka iz baze podataka ANP ili od operatera avioni opisana je u poglavlju 2.7.13. i Dodatku B. Tim se postupkom, koji je obično i jedini moguć za modeliranje kada nema radarskih podataka, dobija geometrija putanje leta i s njom povezane varijacije brzine i potiska. Obično se pretpostavlja da svi (slični) avioni u snopu putanja, bilo da im je dodijeljena glavna putanja ili raspršene pomoćne putanje, lete prema profilu leta koji je predstavljen glavnom putanjom.

Osim baze podataka ANP, u kojoj su navedene uobičajene informacije za proceduralne korake, operateri aviona najbolji su izvor pouzdanih informacija, tj. informacija o procedurama koje koriste i uobičajenim masama aviona za svaki let. Za pojedinačne letove, „zlatni standard” kad je riječ o izvorima informacija je uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) iz kojeg se mogu dobiti sve relevantne informacije. No čak i ako su ti podaci dostupni, potreban je ogroman napor u pripremi takvih podataka za upotrebu. Stoga je, i u skladu s potrebom za ekonomičnošću u modeliranju, uobičajeno praktično rješenje krenuti od informiranih pretpostavki kad je riječ o prosječnim masama i operativnim procedurama.

Potreban je oprez prije nego što se pretpostave uobičajeni proceduralni koraci iz baze podataka ANP (i koji se obično uzimaju kad tačne procedure nisu poznate). To su standardizovani postupci u širokoj upotrebi, ali to ne znači da ih se u konkretnim slučajevima operateri pridržavaju. Vrlo značajan faktor je definicija potiska motora pri uzlijetanju (i ponekad uspinjanju), koji u određenoj mjeri zavisi o prevladavajućim uslovima. Posebno je uobičajena praksa smanjivanje potiska u odlasku (u odnosu na maksimum) kako bi se produžio vijek trajanja motora. U Dodatku B iznose se smjernice za prikazivanje uobičajene prakse; na taj način se obično izvode realnije konture nego kad se pretpostavlja puna snaga motora. Međutim, ako je na primjer uzletno-sletna staza kratka i/ili su prosječne temperature vazduha visoke, po svoj prilici biće realnije pretpostaviti punu snagu.

Pri modeliranju stvarnih scenarija, veći stepen tačnosti može se postići korišćenjem radarskih podataka kao dopune ili zamjene nominalnih podataka. Profili leta mogu se odrediti korišćenjem radarskih podataka na sličan način kao i lateralne glavne putanje – ali samo nakon razvrstavanja saobraćaja prema tipu i varijanti aviona, a ponekad i prema masi ili dužini dionice (ali ne prema raspršenosti) – i na taj način se za svaku podgrupu dobija prosječan profil visine i brzine u odnosu na zemaljsku udaljenost koja je pređena. I

dalje, kad se nakon toga taj jedinstveni profil spaja s projekcijom putanje na površini zemlje, obično se dodjeljuje i glavnoj putanji i pomoćnim putanjama.

Ako se zna masa aviona, promjene brzine i potiska mogu se proračunati za svaki korak korišćenjem jednačina za kretanje. Prije toga korisno je preliminarno obraditi podatke kako bi se na minimum sveli uticaji radarskih grešaka zbog kojih bi procjene ubrzanja mogle biti nepouzdana. U oba slučaja prvi korak je definisanje profila leta usklađivanjem pravolinijskih segmenata koji predstavljaju odgovarajuće faze leta. Svaki segment treba sprategorizovati – npr. radi li se o zaletu, uspinjanju ili snižavanju konstantnom brzinom, smanjivanju potiska ili ubrzavanju/uspinjanju uz promjene položaja zakrilaca ili bez promjena položaja zakrilaca. Potrebni su i podaci o masi aviona i atmosferskim uslovima.

Minimalna visina izvora buke aviona trebala bi biti 1,0 m (3,3 ft) iznad nivoa aerodroma ili prema potrebi iznad nivoa visine terena uzletno-sletne staze.

U poglavlju 2.7.11. jasno je naznačeno da je potrebno posebno uračunati lateralnu raspršenost putanja leta oko nominalne ili glavne putanje. Na primjerima radarskih podataka vidljiva je slična raspršenost putanja leta i po vertikali. Međutim, nije uobičajeno modelovati raspršenost po vertikali kao nezavisnu varijablu; ona je uglavnom rezultat razlika u masi aviona i operativnim procedurama koje se uzimaju u obzir u pripremi ulaznih podataka o saobraćaju.

2.7.13. Generisanje segmenata putanje leta

Svaka putanja leta mora biti definisana skupom koordinata segmenta (čvorovi) i parametrima leta. Prvo je potrebno odrediti koordinate segmenata projekcija putanje na površini zemlje. Zatim se izračunava profil leta, pri čemu je važno imati na umu da za određeni skup proceduralnih koraka profil zavisi od projekcija putanje na površini zemlje, npr. pri jednakom potisku i brzini, brzina penjanja aviona manja je u zaokretima nego u pravolinijskom letu. Zatim slijedi podsegmentacija za avion na uzletno-sletnoj stazi (zalet ili kočenje) i za avion u blizini uzletno-sletne staze (početno penjanje ili završni prilaz). Segmenti leta čije se brzine u početnoj i krajnjoj tački značajno razlikuju trebalo bi se zatim podsegmentirati. Dvodimenzionalne koordinate segmenata projekcija putanje na površini zemlje određuju se i spajaju s dvodimenzionalnim profilom leta radi generisanja trodimenzionalnih segmenata putanje leta. Na kraju se uklanjaju tačke putanje leta koje su preblizu jedna drugoj.

Profil leta

Parametri kojima se opisuje svaki segment profila leta na početku (sufiks 1) i na kraju (sufiks 2) segmenta:

s_1, s_2 udaljenost duž projekcija putanje na površini zemlje,
 z_1, z_2 visina aviona,
 V_1, V_2 brzina po horizontali,
 P_1, P_2 parametar snage motora povezan s bukom (koji odgovara parametru za koji su definisane NPD krivulje), i
 $\varepsilon_1, \varepsilon_2$ ugao bočnog nagiba.

Za sastavljanje profila leta od niza proceduralnih koraka (sinteza putanje leta) segmenti se izvode slijedom radi postizanja potrebnih uslova na krajnjim tačkama. Parametri krajnje tačke svakog segmenta postaju parametri početne tačke sljedećeg segmenta. U svakom proračunu segmenta parametri su poznati na početku, a potrebni krajnji uslovi određeni su proceduralnim korakom. Sami koraci definisani su uobičajenim koracima iz ANP-a ili ih definiše korisnik (npr. iz priručnika o letenju aviona). Krajnji su uslovi obično visina i brzina, a posao sastavljanja profila je određivanje pređene udaljenosti na putanji u postizanju tih uslova. Nedefinisani parametri određuju se izračunavanjem performansi leta opisanima u Dodatku B.

Ako je projekcija putanje na površini zemlje pravolinijska, tačke profila i s njima povezani parametri leta mogu se odrediti nezavisno od projekcija putanje na površini zemlje (ugao bočnog nagiba uvijek je jednak nuli). No projekcija putanje na površini zemlje rijetko su ravne i obično uključuju zaokrete, koji se, kako bi se ostvarili najbolji rezultati, moraju uzeti u obzir pri određivanju dvodimenzionalnog profila leta, prema potrebi uz podjelu segmenata profila na čvorovima projekcija putanje na površini zemlje kako bi se uvele promjene ugla bočnog nagiba. Po pravilu, daljina sljedećeg segmenta je nepoznata na početku i izračunava se privremeno pod pretpostavkom da nema promjena ugla bočnog nagiba. Utvrdi li se zatim da se privremenim segmentom obuhvata najmanje jedan čvor projekcija putanje na površini zemlje, pri čemu je prvi na s , tj. $s_1 < s < s_2$, segment se skraćuje na s , pri čemu se tamošnji parametri izračunavaju interpolacijom (vidjeti u nastavku). Ti parametri postaju parametri krajnje tačke trenutnog segmenta i parametri početne tačke novog segmenta koji još uvijek ima iste ciljne krajnje uslove. Ako se u privremenom segmentu ne nalazi nijedan čvor projekcija putanje na površini zemlje, privremeni segment se potvrđuje.

Ako se namjerava zanemariti uticaje zaokreta na profil leta, uzima se pravolinijski let, rješenje za pojedinačni segment iako se podaci o uglu bočnog nagiba zadržavaju za kasniju upotrebu.

Nezavisno od toga jesu li uticaji zaokreta potpuno modelirani, svaka trodimenzionalna putanja leta generiše se spajanjem dvodimenzionalnog profila leta s njenim dvodimenzionalnim projekcijama putanje na površini zemlje. Rezultat je slijed skupova koordinata (x, y, z) , pri čemu je svaki skup čvor segmentirane projekcije putanje na površini zemlje, čvor profila leta ili čvor i projekcija putanje na površini zemlje i profila

leta, dok su tačke profila popraćene odgovarajućim vrijednostima visine z , brzine po horizontali V , ugla bočnog nagiba ε i snage motora P . Za tačku putanje (x, y) koja je smještena između krajnjih tačaka segmenta profila leta, parametri leta interpoliraju se kako slijedi:

$z = z_1 + f \cdot (z_2 - z_1)$	(2.7.3.)
$V = \sqrt{V_1^2 + f \cdot (V_2^2 - V_1^2)}$	(2.7.4.)
$\varepsilon = \varepsilon_1 + f \cdot (\varepsilon_2 - \varepsilon_1)$	(2.7.5.)
$P = \sqrt{P_1^2 + f \cdot (P_2^2 - P_1^2)}$	(2.7.6.)

pri čemu je:

$f = (s - s_1)/(s_2 - s_1)$	(2.7.7.)

Napomena: dok se za z i ε pretpostavlja da variraju linearno s udaljenošću, za V i P pretpostavlja se da variraju linearno s vremenom (tačnije konstantnim ubrzanjem).

Usklađuju li se segmenti profila leta s podacima s radara (analiza putanje leta), sve udaljenosti, visine, brzine i uglovi bočnog nagiba na krajnjim točkama određuju se direktno na osnovu podataka, a samo se režimi rada motora moraju proračunati jednačinama za performanse. Budući da se i koordinate projekcija putanje na površini zemlje i profila leta mogu spariti na odgovarajući način, to je obično prilično jednostavan postupak.

Zalet

Pri uzlijetanju, s obzirom na to da avion ubrzava između tačke otpuštanja kočnica (alternativni naziv glasi početak kretanja, eng. start-of-roll, SOR) i tačke podizanja, brzina se naglo mijenja na udaljenosti od 1 500 do 2 500 m, od nule do 80 – 100 m/s.

Zalet je stoga podijeljen u segmente s promjenjivim daljinama na kojima se brzina aviona mijenja za određeno povećanje Δ_V , koje iznosi najviše 10 m/s (približno 20 kt). Iako ubrzanje zapravo varira tokom zaleta, pretpostavka konstantnog ubrzanja primjerena je za ovu svrhu. U tom slučaju, za fazu uzlijetanja, V_1 je početna brzina, V_2 je brzina pri uzlijetanju, n_{TO} je broj uzletnih segmenata, a s_{TO} je ekvivalentna udaljenost pri uzlijetanju. Za izjednačenu udaljenost pri uzlijetanju s_{TO} (vidjeti Dodatak B), brzinu pri uzlijetanju V_1 i brzinu pri uzlijetanju V_{TO} broj n_{TO} segmenata za kretanje na tlu jeste:

$n_{TO} = \text{int} (1 + (V_{TO} - V_1) / \Delta_V)$	(2.7.8.)

i stoga je promjena brzine uzduž segmenta:

$$\Delta v = V_{TO}/n_{TO} \quad (2.7.9.)$$

a vrijeme Δt za svaki segment jeste (uz pretpostavku konstantnog ubrzanja)

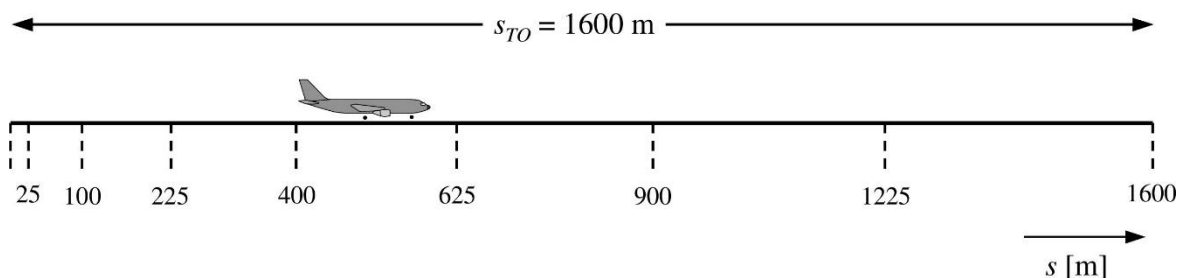
$$\Delta t = \frac{2 \cdot s_{TO}}{V_{TO} \cdot n_{TO}} \quad (2.7.10.)$$

Stoga je daljina $s_{TO,k}$ segmenta k ($1 \leq k \leq n_{TO}$) zaleta:

$$s_{TO,k} = (k - 0.5) \cdot \Delta v \cdot \Delta t = \frac{(2k - 1) \cdot s_{TO}}{n_{TO}^2} \quad (2.7.11.)$$

Primjer: za udaljenost pri uzlijetanju $s_{TO} = 1\,600$ m, $V_1 = 0$ m/s i $V_2 = 75$ m/s dobija se $n_{TO} = 8$ segmenata s daljinama od 25 do 375 metara (vidjeti sliku 2.7.g):

Slika 2.7.g



Segmentacija zaleta (primjer za osam segmenata)

Slično kao i za promjene brzine, potisak aviona mijenja se na svakom segmentu za konstantno povećanje ΔP , koje se izračunava formulom

$$\Delta P = (P_{TO} - P_{init}) / n_{TO} \quad (2.7.12.)$$

pri čemu P_{TO} označava potisak aviona pri tački podizanja, a P_{init} potisak aviona na početku zaleta.

Korišćenjem tog konstantnog povećanja potiska (umjesto korišćenja oblika kvadratne jednačine 2.7.6.) želi se uspostaviti konzistentnost s linearnim odnosom potiska i brzine u slučaju aviona na mlazni pogon.

Važna napomena: u navedenim jednačinama i primjeru implicitno se pretpostavlja da je početna brzina aviona na početku faze uzlijetanja jednaka nuli. To je u skladu s uobičajenom situacijom u kojoj se avion počinje kretati i ubrzavati od tačke otpuštanja kočnica. Ali postoje i situacije u kojima avion može početi ubrzavati iz svoje brzine taksiranja, a da se prije toga ne zaustavi na pragu uzletno-sletne staze. U slučaju početne brzine V_{init} , koja nije jednaka nuli, sljedeće „generalizovane” jednačine treba upotrebljavati kao zamjenu za jednačine 2.7.8., 2.7.9., 2.7.10. i 2.7.11.

$$\left\{ \begin{array}{l} n_{TO} = \text{int}(1 + |V_2 - V_1|/10) \\ \Delta V = (V_2 - V_1)/n \\ \Delta t = \frac{2 \cdot s}{(V_2 + V_1) \cdot n} \\ s_k = (V_1 + \Delta V \cdot (k - 0.5)) \cdot \frac{2 \cdot s}{(V_2 + V_1) \cdot n} \end{array} \right. \quad (2.7.13.)$$

U tom slučaju, za fazu uzlijetanja, V_1 je početna brzina V_{init} , V_2 je brzina pri uzlijetanju V_{TO} , n je broj uzletnih segmenata n_{TO} , s je ekvivalentna udaljenost pri uzlijetanju s_{TO} , a s_k je daljina s_{TO} , k segmenta k (1 [simbol] k [simbol] n).

Kretanje po tlu pri slijetanju

Premda je kretanje po tlu pri slijetanju u osnovi obrnuti proces od zaleta, posebno treba voditi račna o:

- negativnom pritisku koji se ponekad primjenjuje radi usporavanja aviona i
- avionima koji napuštaju uzletno-sletnu stazu nakon usporavanja (avioni koji napuste uzletno-sletnu stazu više nisu relevantni za buku iz vazduha jer se buka izazvana taksiranjem ne uzima u obzir).

Za razliku od daljine zaleta, koja se izvodi iz parametara performansi aviona, dužina zaustavljanja s_{stop} (tj. udaljenost od zone dodira do tačke u kojoj avion napusti uzletno-sletnu stazu) ne zavisi isključivo od aviona. Premda se najkraći put zaustavljanja može procijeniti na osnovu mase i performansi aviona (i dostupnog negativnog potiska), stvarni put kočenja zavisi i od lokacije voznihi staza, saobraćajne situacije i propisa o upotrebi negativnog potiska na određenom aerodromu.

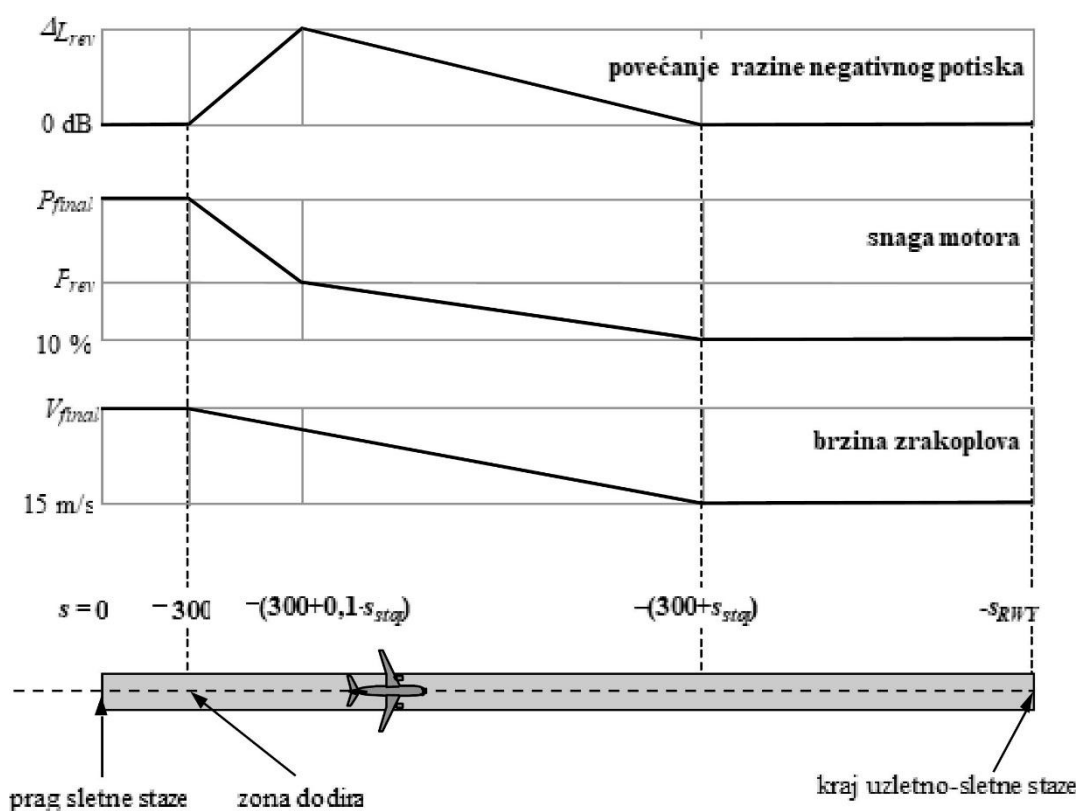
Upotreba negativnog potiska nije standardni postupak; primjenjuje se samo ako se potrebno usporenje ne može postići disk kočnicama. (Negativnim potiskom mogu se izazvati jake smetnje jer se brzo promjenom režima rada motora iz minimalnog u negativni potisak stvara iznenadna buka.)

Međutim, većina se uzletno-sletnih staza upotrebljava i za odlaske i za slijetanja tako da negativni potisak ima vrlo mali uticaj na konture buke jer u odnosu na ukupnu količinu

zvučne energije u blizini uzletno-sletne staze prevladava buka nastala operacijama uzlijetanja. Uticaj negativnog potiska na konture može biti značajan samo kada je korišćenje uzletno-sletne staze ograničena na operacije slijetanja.

Fizički, negativni potisak u odnosu na buku je vrlo složen proces, ali zbog relativno malog značaja za konture vazdušne buke može se modelovati u pojednostavnjenom obliku, pri čemu se odgovarajućom segmentacijom uzima u obzir brza promjena u snazi motora.

Jasno je da je modeliranje buke za kočenje složenije nego za zalet. Sljedeće se pojednostavnjene pretpostavke modeliranja preporučuju za opštu upotrebu ako ne postoje detaljne informacije (vidjeti sliku 2.7.h.1.).



Slika 2.7.h.1

Modelovanje kretanja po tlu pri slijetanju

Avion prelazi prag sletne staze (koordinata $s = 0$ duž projekcija putanje na površini zemlje prilaza) pri visini od 50 stopa i zatim se snižava na kliznoj površini dok ne dodirne tlo na uzletno-sletnoj stazi. Za kliznu površinu od 3° tačka dodira je 291 m od praga sletne staze (kao što je prikazano na slici 2.7.h.1.). Avion zatim usporava na zaustavnom putu s_{stop} – za šta su vrijednosti specifične za određeni avion navedene u bazi podataka ANP – od brzine završnog prilaza V_{final} na 15 m/s. Zbog brzih promjena brzine tokom tog segmenta

trebalo bi ga podsegmentirati na isti način kao za zalet (ili za segmente leta s brzim promjenama brzine) generalizovanim jednačinama 2.7.13. (s obzirom na to da brzina taksiranja nije jednaka nuli). Režim rada motora mijenja se iz režima za završni prilaz u zoni dodira u režim za negativni potisak $Prev$ na udaljenosti od $0,1 \cdot s_{stop}$, zatim se smanjuje na 10 % najveće raspoložive snage na preostalim 90 % zaustavnog puta. Do kraja uzletno-sletne staze ($s = -s_{RWY}$) brzina avioni ostaje konstantna.

NPD krivulje za negativni potisak trenutno nisu uključene u bazu podataka ANP i stoga je potrebno osloniti se na konvencionalne krivulje za modeliranje tog učinka. Snaga negativnog potiska $Prev$ obično iznosi približno 20 % režima rada motora punom snagom i to se preporučuje kad operativni podaci nisu dostupni. Međutim, pri datom režimu rada motora, negativnim potiskom obično se stvara značajno veća buka nego pozitivnim potiskom, pri čemu se povećanje ΔL mora primijeniti na NPD podatke dobijene iz nivoa događaja koji rastu od nule na vrijednost ΔL_{rev} (privremeno se preporučuje 5 dB) duž $0,1 \cdot s_{stop}$ i zatim opadaju linearno prema nuli duž preostalog dijela zaustavnog puta.

Segmentacija segmenata početnog penjanja i završnog prilaza

Geometrija segmenta do prijemnika brzo se mijenja duž segmenata leta za početno penjanje i završni prilaz, posebno s obzirom na lokacije posmatrača bočno od putanje leta, pri čemu se elevacioni ugao (ugao β) brzo mijenja kako se avion penje ili spušta kroz te početne/završne segmente. Poređenjem s izračunavanjem vrlo malih segmenata vidi se da upotreba samo jednog segmenta leta za penjanje ili prilaz (ili njihova ograničenog broja) ispod određene visine (u odnosu na uzletno-sletnu stazu) dovodi do slabe aproksimacije buke bočno od putanje leta za integrisane mjere. To je stoga što se na nivou svakog pojedinačnoog segmenta primjenjuje fiksna vrijednost prilagođavanja lateralnog prigušenja, koja za određeni segment odgovara jedinstvenom elevacijskom uglu, iako brze promjene tog parametra dovode do znatnih razlika u učinku lateralnog prigušenja duž svakog segmenta. Tačnost proračuna poboljšava se podsegmentacijom segmenata leta za početno penjanje i završni prilaz. Broj i daljina podsegmenata određuju „granularnost” promjene lateralnog prigušenja koja će se uzeti u obzir. Ako se uzme u obzir izraz ukupnog lateralnog prigušenja za avione s motorima smještenima na trupu, može se pokazati da bi se radi ograničavanja promjene lateralnog prigušenja od 1,5 dB po podsegmentu segmenta leta za penjanje i prilaz na visini manjoj od 1 289,6 m (4 231 ft) iznad uzletno-sletne staze treba podsegmentirati na osnovu sljedećeg skupa vrijednosti visine:

$$z = \{18,9, 41,5, 68,3, 102,1, 147,5, 214,9, 334,9, 609,6, 1\,289,6\} \text{ metara ili}$$
$$z = \{62, 136, 224, 335, 484, 705, 1\,099, 2\,000, 4\,231\} \text{ stopa}$$

Za svaki izvorni segment ispod 1 289,6 m (4 231 ft) navedene visine primjenjuju se tako što se određuje koja je visina iz navedenih skupova najbliža visini izvorne krajnje tačke

(za segment penjanja) ili visini početne tačke (za segment prilaza). Stvarne visine podsegmenta z_i zatim bi se proračunale jednačinom:

$$z_i = z_e [z'_i / z'_N] \quad (i = k..N)$$

pri čemu je:

z_e	visina krajnje tačke (penjanje) ili početne tačke (prilaz) izvornog segmenta,
z'_i	i -ti član skupa navedenih vrijednosti visine,
z'_N	visina iz skupa navedenih vrijednosti visine koja je najbliža visini z_e ,
k	indeks prvog člana skupa vrijednosti visine za koje je proračunati z_k obvezno veći od visine krajnje tačke prethodnog izvornog segmenta penjanja ili visine početne tačke sljedećeg izvornog segmenta prilaza koji treba podsegmentirati. U konkretnom slučaju segmenta početnog penjanja ili segmenta završnog prilaza $k = 1$, ali u opštenitijem slučaju segmenata leta koji nisu povezani s uzletno-sletnom stazom, k će biti veći od 1.

Primjer segmenta početnog penjanja:

Ako je visina krajnje tačke izvornog segmenta $z_e = 304,8$ m, na osnovu skupa vrijednosti visine dobijamo $214,9 \text{ m} < z_e < 334,9 \text{ m}$, a visina iz skupa koja je najbliža visini z_e jest $z'_7 = 334,9$ m. Visine na krajnjim točkama podsegmenta izračunavaju se prema sljedećoj formuli:

$$z_i = 304,8 [z'_i / 334,9] \text{ za } i = 1 - 7$$

(imajući na umu da je u tom slučaju $k = 1$ jer je riječ o segmentu početnog penjanja)

Stoga bi z_1 bio 17,2 m, z_2 37,8 m itd.

Segmentacija segmenata leta

Segmenti leta unutar kojih postoje znatne promjene brzine duž segmenta moraju se podijeliti kao za kretanje na tlu, tj.

$n_{seg} = \text{int} (1 + V_2 - V_1 /10)$	(2.7.14.)

pri čemu je V_1 početna, a V_2 krajnja brzina u segmentu. Odgovarajući parametri podsegmenta izračunavaju se na sličan način kao za zalet, jednačinama od 2.7.9. do 2.7.11.

Projekcija putanje na površini zemlje

Projekcija putanje na površini zemlje, nezavisno o tome je li riječ o glavnoj putanji ili raspršenoj pomoćnoj putanji, definisan je nizom koordinata (x, y) na površina tla (npr. iz radarskih podataka) ili nizom vektora kojima se opisuju pravolinijski segmenti i kružne krivine (zaokreti definisanog radijusa r i promjena smjera $\Delta\xi$).

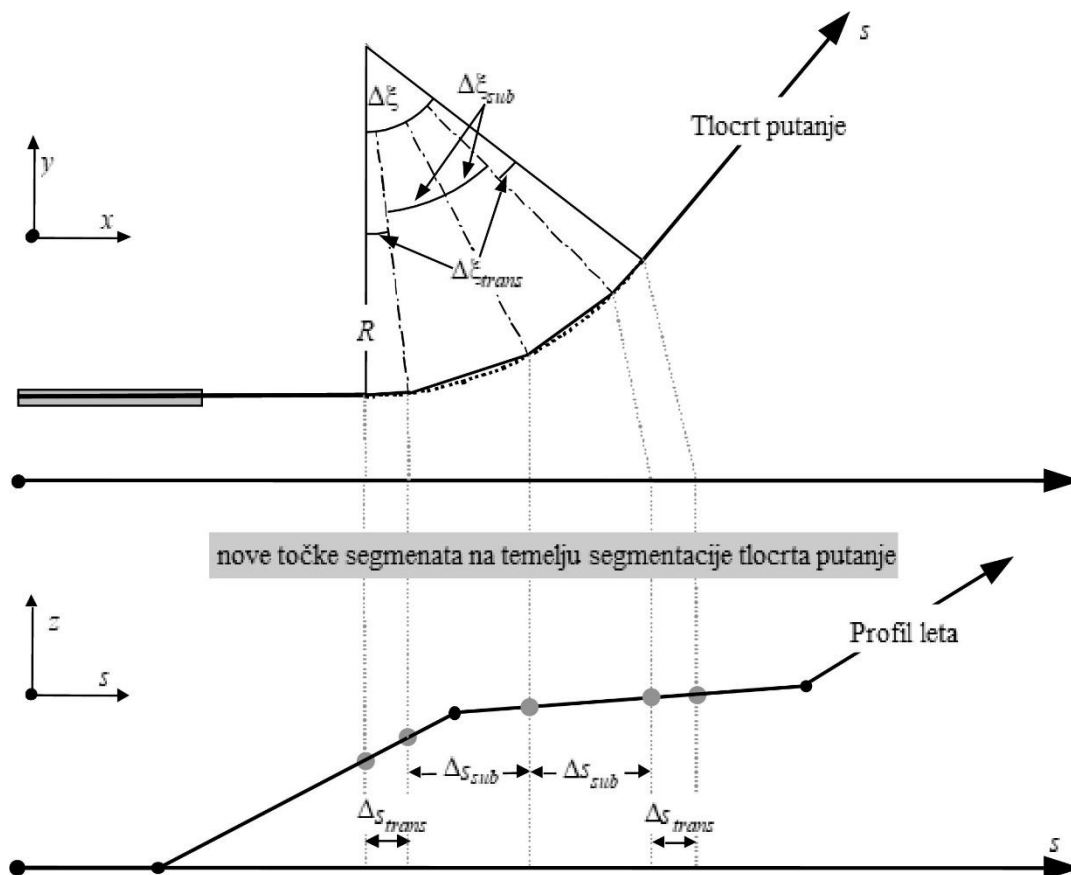
Za modeliranje po segmentima luk se predstavlja slijedom pravolinijskih segmenata koji predstavljaju djelove luka. Premda se ti djelovi luka ne spominju izričito u segmentima projekcija putanje na površini zemlje, nagib aviona tokom zaokreta utiče na njihovu definiciju. U Dodatku B4 objašnjeno je kako proračunati uglove bočnog nagiba tokom ekvivalentnog zaokreta, no oni se ne primjenjuju, odnosno ne uklanjaju odmah. Nije propisano kako postupati s prelazima između pravolinijskog leta i zaokreta leta ili između jednog zaokreta i drugog zaokreta odmah nakon njega. Pojedinačnosti koje su ostavljene korisniku (vidjeti odjeljak 2.7.11.) uglavnom će vjerovatno imati zanemariv učinak na konačne konture; prvenstveno se zahtijeva izbjegavanje naglih prekida na krajevima zaokreta, što se može postići, na primjer, umetanjem kratkih prelaznih segmenata u kojima se ugao bočnog nagiba mijenja linearno s udaljenošću. Samo u posebnom slučaju u kojem je vjerovatno da će određeni zaokret imati prevladavajući uticaj na konačne konture bilo bi potrebno modelovati dinamiku prelaza koja više odgovara stvarnosti kako bi se ugao bočnog nagiba povezao s određenim tipovima aviona i kako bi se uzele odgovarajuće stope kretanja. Ovdje je dovoljno navesti da su krajnji djelovi luka $\Delta\xi_{trans}$ u svim zaokretima uslovljeni zahtjevima za promjenu ugla bočnog nagiba. Preostali dio luka s promjenom smjera od $\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans}$ dijeli se u n_{sub} djelove luka prema jednačini:

$$n_{sub} = \text{int} \left(\frac{1}{2 \cdot \Delta\xi_{trans}} + \frac{(\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans})}{2 \cdot \Delta\xi_{trans}} \right) \quad (2.7.15.)$$

pri čemu je $\text{int}(x)$ funkcija jednaka cijelom dijelu broja x . Zatim se promjena smjera $\Delta\xi_{sub}$ svakog dijela luka izračunava formulom

$$\Delta\xi_{sub} = (\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans}) / n_{sub} \quad (2.7.16.)$$

pri čemu n_{sub} treba biti dovoljno veliki kako bi se osiguralo da je $\Delta\xi_{sub} \leq 10$ stepeni. Segmentacija luka (isključujući završetak prelaza podsegmenta) prikazana je na slici 2.7.h.2.



Slika 2.7.h.2

Generisanje segmenata putanje leta s podjelom zaokreta u segmente daljine Δs (gornji prikaz u horizontalnoj površini, donji prikaz u vertikalnoj površini)

Kad se segmenti projekcija putanje na površini zemlje uspostave na površini x-y, segmenti profila leta (u površina s-z) preklapaju se kako bi se dobili trodimenzionalni (x, y, z) segmenti putanje.

Projekcija putanje na površini zemlje putanje uvijek bi se trebao protezati od uzletno-sletne staze do tačke izvan mreže za proračun. To se može postići, ako je potrebno, dodavanjem pravolinijskog segmenta odgovarajuće daljine posljednjem segmentu projekcija putanje na površini zemlje.

I ukupna daljina profila leta nakon spajanja s projekcijom putanje na površini zemlje mora se protezati od uzletno-sletne staze do tačke izvan mreže za proračun. To se može postići, ako je potrebno, dodavanjem dodatne tačke profila:

— na kraju profila odlaska, pri čemu su vrijednosti brzine i potiska u toj tački jednake tim vrijednostima u posljednjoj tački profila odlaska, a visina se ekstrapolira linearno od posljednje i pretposljednje tačke profila, ili

— na početku profila dolaska, pri čemu su vrijednosti brzine i potiska u toj tački jednake tim vrijednostima u prvoj tački profila dolaska, a visina se ekstrapolira linearno iz prve i druge tačke profila.

Prilagođavanja segmentacije segmenata leta

Nakon što se segmenti trodimenzionalne putanje leta izvedu u skladu s postupkom opisanim u poglavlju 2.7.13., mogle bi biti potrebne daljnje prilagođavanja segmentacije radi uklanjanja tačaka putanje leta koje su preblizu jedna drugoj.

Ako su tačke međusobno udaljene manje od 10 metara i imaju jednake povezane brzine i potiske, trebalo bi ukloniti jednu od tih tačaka.

2.7.14. Proračun buke s obzirom na jednokratni događaj

Srž procesa modeliranja opisanog ovdje u cijelosti jest proračun nivoa zvučnog događaja na osnovu podataka o putanji leta opisanih u odjeljcima 2.7.7. do 2.7.13.

2.7.15. Mjere za jednokratni događaj

Zvuk proizveden kretanjem aviona na lokaciji posmatrača izražava se kao „nivo zvuka (ili buke) za jednokratni događaj”, količina koja je indisprator uticaja na ljude. Primljeni zvuk mjeri se u pogledu buke osnovnom ljestvicom u decibelima $L(t)$ koja se primjenjuje na frekvencijsko vrednovanje (ili filter) radi oponašanja karakteristike ljudskog sluha. Najvažnija skala u modeliranju konture buke aviona jest A-ponderisani nivo zvuka, LA .

Najčešće korišćena mjera radi obuhvatanja cijelih događaja jest „nivo izloženosti jednokratnom zvuku (ili buci)”, LE , kojom se uzima u obzir sva (ili gotovo sva) zvučna energija u događaju. Uvođenjem vremenske komponente nastaju najsloženiji problemi u modeliranju segmentacijom (ili simulacijom). Jednostavnije je modelovati alternativnu mjeru L_{max} koja predstavlja maksimalni trenutni nivo za vrijeme događaja; međutim LE je temeljni sastavni element većine današnjih indeksa za buku aviona, a za očekivati je da će praktičnim modelima u budućnosti biti obuhvaćeni i L_{max} i LE . Obje mjere moguće je mjeriti na različitim skalama buke; u ovom se dokumentu u obzir uzima samo A-ponderisani nivo zvuka. Skala je obično označena odgovarajućim proširenjem sufiksa, tj. LAE , L_{Amax} .

Nivo izloženosti jednokratnom zvuku (ili buci) točno se izražava jednačinom

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

pri čemu t_0 označava referentno vrijeme. Odabirom integracijskog intervala $[t_1, t_2]$ osigurava se obuhvatanje (gotovo) cjelokupnog zvuka u događaju. Često se odabiru granice t_1 i t_2 kako bi se izrazilo vremensko period u kojem nivo $L(t)$ ne prelazi 10 dB ispod L_{max} . To je period također poznato kao vrijeme „10 dB ispod” (10-dB down). Nivoa izloženosti zvuku (buci) u tabelama baze podataka ANP su vrijednosti 10 dB ispod.

Glavna primjena jednačine 2.7.17. pri modeliranju kontura buke aviona je standardna mjera nivoa izloženosti zvuku L_{AE} (kratica SEL):

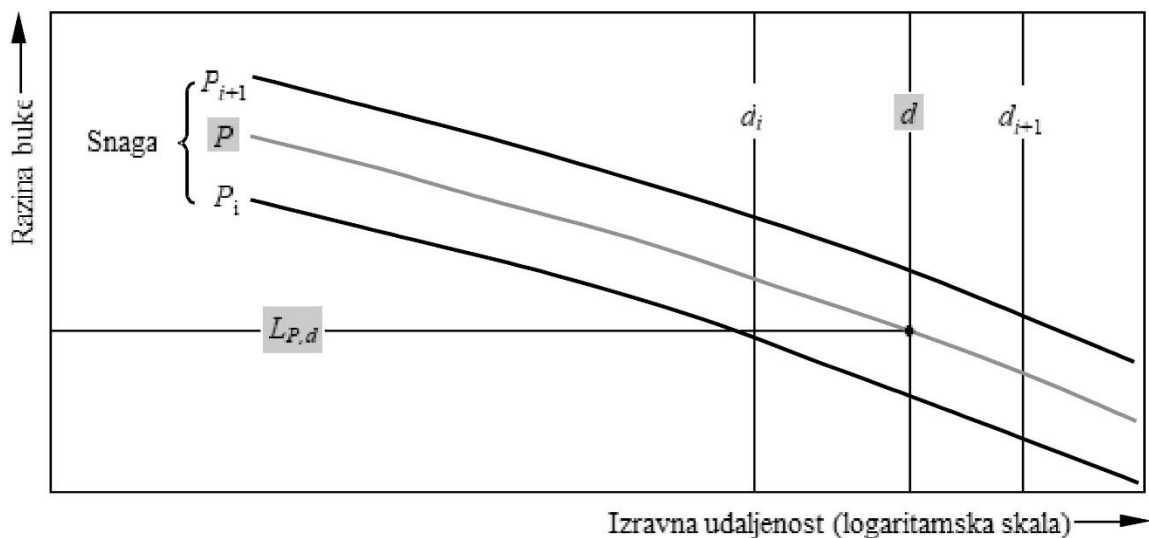
$$L_{AE} = 10 \cdot \lg \left(\frac{1}{t_0} \int_{t_1}^{t_2} 10^{L_A(t)/10} dt \right)$$

Prethodno navedene jednačine za nivo izloženosti mogu se koristiti za određivanje nivoa događaja kad je poznat cjelokupni vremenski protek $L(t)$. U preporučenoj metodologiji modeliranja zvuka ti vremenski proteci nisu definisani; nivoa izloženosti događaja izračunavaju se sabiranjem vrijednosti segmenata, koje su djelomične nivoa događaja, a svaka od tih djelomičnih nivoa određuje doprinos jednog konačnog segmenta putanje leta.

2.7.16. Određivanje nivoa događaja na osnovu NPD podataka

Glavni izvor podataka o buci avioni međunarodna je baza podataka o buci i performansama aviona (ANP). U toj su bazi podataka u tabeli navedene vrijednosti L_{max} i L_E kao funkcije udaljenosti širenja d za određene tipove aviona, varijante aviona, konfiguracije leta (prilaz, odlazak, položaj zakrilaca) i režime rada motora P . Odnose se na ekvivalentni let pri određenim referentnim brzinama V_{ref} na teorijski beskonačnoj pravolinijskoj putanji leta.

Način navođenja vrijednosti nezavisnih varijabla P i d opisan je u nastavku. Pri pojedinačnom pretraživanju s ulaznim vrijednostima P i d potrebne izlazne vrijednosti jesu osnove nivoa $L_{max}(P, d)$ i/ili $L_E \propto(P, d)$ (primjenjivo na beskonačnu putanju leta). Načelno će biti potrebno interpolacijom procijeniti potrebne nivoa buke događaja, osim ako su u tabeli navedene tačne vrijednosti za P i/ili d . Pritom se između režima rada motora navedenih u tabeli primjenjuje linearna interpolacija, a između tabličnih udaljenosti logaritamska interpolacija (vidjeti sliku 2.7.i).



Slika 2.7.i

Interpolacija u NPD krivuljama

Ako su P_i i P_{i+1} vrijednosti snage motora za koje su u tabeli navedeni podaci o nivou buke u odnosu na udaljenost, nivo buke $L(P)$ na određenoj udaljenosti za međusnagu P između P_i i P_{i+1} izražava se formulom:

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

Ako za bilo koji režim rada motora postoje udaljenosti d_i i d_{i+1} za koje su u tabeli navedeni podaci o buci, nivo buke $L(d)$ za međudaljenost d između d_i i d_{i+1} izražava se formulom:

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

Jednačinama (2.7.19.) i (2.7.20.) nivo buke $L(P,d)$ može se proračunati za bilo koji režim rada motora P i bilo koju udaljenost d unutar okvira baze NPD podataka.

Za udaljenosti d izvan NPD okvira primjenjuje se jednačina 2.7.20. radi ekstrapolacije iz prethodne dvije vrijednosti, tj. prema unutra iz $L(d_1)$ i $L(d_2)$ ili prema van iz $L(d_{I-1})$ i $L(d_I)$ pri čemu je I ukupni broj NPD bodova na krivulji. Tako je

prema unutra:

$L(d) = L(d_2) + \frac{L(d_1) - L(d_2)}{\log d_2 - \log d_1} \cdot (\log d_2 - \log d)$	(2.7.21.)

prema van:

$L(d) = L(d_{l-1}) - \frac{L(d_{l-1}) - L(d_l)}{\log d_l - \log d_{l-1}} \cdot (\log d - \log d_{l-1})$	(2.7.22.)

Budući da pri malim udaljenostima d nivoa buke rastu izrazito brzo uz smanjenje udaljenosti širenja, preporučuje se da se za d odredi donja granica od 30 m, tj. $d = \max(d, 30 \text{ m})$.

Prilagođavanje otpor standardnih NPD podataka

NPD podaci sadržani u bazi podataka ANP normalizovani su za referentne atmosferske uslove (temperatura 25 °C i pritisak 101,325 kPa). Prije primjene prethodno opisane metode interpolacije/ekstrapolacije te se standardne NPD podatke primjenjuje prilagođavanje akustičkog otpora.

Akustički otpor odnosi se na širenje zvučnih talasa u akustičkom mediju i definiše se kao proizvod gustine vazduha i brzine zvuka. Pri određenom intenzitetu zvuka (snaga zvuka po jediničnoj površini) primljenom na određenoj udaljenosti od izvora s time povezani zvučni pritisak (za definiciju mjera SEL i LA_{max}) zavisi o akustičkoj impedanciji vazduha na mjestu mjerenja. To je funkcija temperature, atmosferskog pritiska i, indirektno, visine. Stoga je potrebno prilagoditi standardne NPD podatke iz baze podataka ANP kako bi se uzela u obzir temperatura i uslovi pritiska na tački prijemnika, koji se uglavnom razlikuju od normalizovanih uslova ANP podataka.

Prilagođavanje otpora koji se primjenjuje na standardne NPD nivoa izražava se kako slijedi:

$\Delta_{Impedance} = 10 \cdot \lg \left(\frac{\rho \cdot c}{409.81} \right)$	(2.7.23.)

pri čemu je:

Δ Otpor	prilagođavanje otpora za stvarne atmosferske uslove na tački prijemnika (dB),

$\rho \cdot c$	akustički otpor (newton · sekunda/m ³) vazduha na nadmorskoj visini aerodroma (pri čemu je 409,81 otpor vazduha povezan s referentnim atmosferskim uslovima NPD podataka u bazi podataka ANP).

Otpor $\rho \cdot c$ izračunava se kako slijedi:

$\rho \cdot c = 416.86 \cdot \left[\frac{\delta}{\theta^{1/2}} \right]$	(2.7.24.)

δ	p/p_0 , odnos pritiska vazduha u okolini na visini posmatrača i standardnog pritiska vazduha na srednjem nivou mora: $p_0 = 101,325 \text{ kPa}$ (ili $1\,013,25 \text{ mb}$)
θ	$(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ odnos između temperature vazduha na visini posmatrača i standardne temperature vazduha na srednjem nivou mora: $T_0 = 15,0 \text{ °C}$

Prilagođavanje akustičkog otpora obično iznosi manje od nekoliko desetina dB. Potrebno je naročito napomenuti da u standardnim atmosferskim uslovima ($p_0 = 101,325 \text{ kPa}$ i $T_0 = 15,0 \text{ °C}$) prilagođavanje otpora iznosi manje od 0,1 dB (0,074 dB). Međutim, kad postoje znatne razlike u temperaturi i atmosferskom pritisku u odnosu na referentne atmosferske uslove NPD podataka, prilagođavanje može biti značajno veće.

2.7.17. Opšti izrazi

Nivo događaja u segmentu Lseg

Vrijednosti segmenta određuju se primjenom prilagođavanja na osnovne vrijednosti (beskonačna putanja) koje se uzimaju iz NPD podataka. Maksimalni nivo buke jednog segmenta putanje leta $L_{max,seg}$ može se uopšteno izraziti kao

$L_{max,seg} = L_{max}(P, d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell)$	(2.7.25.)

a doprinos jednog segmenta putanje leta nivou L_E kao

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P, d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) + \Delta_F$$

„Korektivni članovi” u jednačinama 2.7.25. i 2.7.26., koji su detaljno opisani u poglavlju 2.7.19., uzimaju u obzir sljedeće efekte:

- Δ_V Korekcija za trajanje: NPD podaci odnose se na referentnu brzinu leta. Tom se korekcijom nivoa izloženosti prilagođuju nereferentnim brzinama. (Ne primjenjuje se na $L_{max,seg}$.)
- $\Delta_{I(\varphi)}$ Efekt instalacije: označava promjenu lateralne usmjerenosti zbog omatanja, refrakcije i refleksije prouzrokovanih strukturom aviona, motorima i okružujućim poljima strujanja.
- $\Lambda_{(\beta, \ell)}$ Lateralno prigušenje: značajno za zvuk koji se u malim uglovima širi prema tlu; njime se u obzir uzima interakcija između površinskih i reflektovanih zvučnih talasa (uticaj tla) te uticaji atmosferskih nehomogenosti (prije svega prouzrokovanih tlom) koji zvučne talasove lome na njihovu putu prema posmatraču bočno od putanje leta.
- Δ_F Korekcija za konačni segment (udio buke) uzima u obzir konačnu daljinu segmenta kojom se naravno manje doprinosi manjoj izloženosti buke nego beskonačnom daljinom. Primjenjuje se samo na mjere za izloženost.

Ako je segment dio zaleta ili kretanja po tlu za vrijeme sletanja i ako se posmatrač nalazi iza predmetnog segmenta, poduzimaju se posebni koraci radi prikaza izražene usmjerenosti buke mlaznog motora koja je zabilježena iza avioni spremnog za uzlijetanje. Ti posebni koraci rezultiraju prije svega posebnim oblikom buke za nivo izloženosti:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P, d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) + \Delta_{SOR}$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P, d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) + \Delta'_F + \Delta_{SOR}$$

Δ_{SOR} Korekcija za usmjerenost: radi uzimanja u obzir izražene usmjerenosti buke mlaznog motora iza segmenta kretanja na tlu.

Δ'_F Poseban oblik korekcije za segment,

Poseban tretman segmenta zaleta ili zaustavljanja opisan je u poglavlju 2.7.19.

U odjeljcima u nastavku opisan je proračun nivoa buke u segmentu.

Nivo zvučnog događaja L kretanja aviona

Maksimalna nivo L_{max} u stvari je najveća od vrijednosti segmenta $L_{max,seg}$ (vidjeti jednačine 2.7.25. i 2.7.27.)

$L_{\max} = \max(L_{\max, \text{seg}})$	(2.7.29.)

pri čemu se svaka vrijednost segmenta određuje na osnovu NPD podataka aviona za snagu P i udaljenost d . Ti parametri i modifikatori $\Delta_{I(\varphi)}$ i $\Lambda_{(\beta, \ell)}$ objašnjavaju se u nastavku.

Nivo izloženosti L_E izračunava se kao zbir decibela doprinosa $L_{E, \text{seg}}$ svakog segmenta putanje leta značajnog za buku; tj.

$L_E = 10 \cdot \lg \left(\sum 10^{L_{E, \text{seg}}/10} \right)$	(2.7.30.)

Sabiranje se odvija korak po korak kroz segmente putanje leta.

U ostatku ovog poglavlja govoriće se o određivanju nivo buke segmenta $L_{\max, \text{seg}}$ i $L_{E, \text{seg}}$.

2.7.18. Parametri segmenta putanje leta

Snaga P i udaljenost d , za koje se osnovne nivoa $L_{\max, \text{seg}}(P, d)$ i $L_{E\infty}(P, d)$ interpoliraju iz NPD tabela, određuju se na osnovu geometrijskih i operativnih parametara kojima se definiše segment. Na koji se način to izvodi objašnjava se u nastavku pomoću ilustracija površine na kojoj se nalaze segment i posmatrač.

Geometrijski parametri

Na slikama od 2.7.j do 2.7.l prikazana je geometrija između izvora i prijemnika kad se posmatrač O nalazi (a) iza, (b) pored i (c) ispred segmenta S_1S_2 pri čemu je smjer leta od S_1 prema S_2 . U tim dijagramima vrijedi sljedeće:

O je lokacija posmatrača,

S_1, S_2 su početak i kraj segmenta,

Sp je tačka najmanjeg razmaka vertikalnog prilaza u odnosu na posmatrača za segment ili njegovo povećanje,

d_1, d_2 su udaljenosti između posmatrača i početka i kraja segmenta,

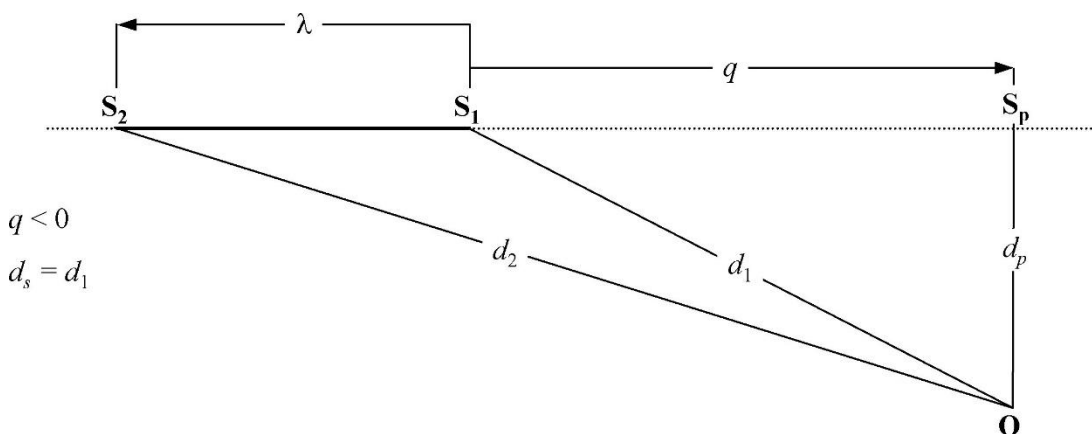
ds je najkraća udaljenost između posmatrača i segmenta,

dp je vertikalna udaljenost između posmatrača i povećanog segmenta (minimalna direktna udaljenost),

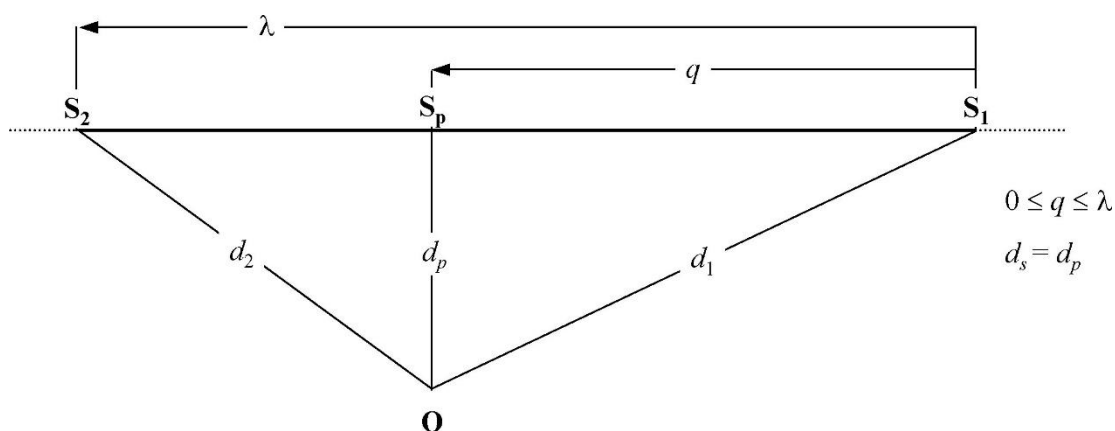
λ je daljina segmenta putanje leta,

q je udaljenost od S_1 do Sp (negativna ako se položaj posmatrača nalazi iza segmenta).

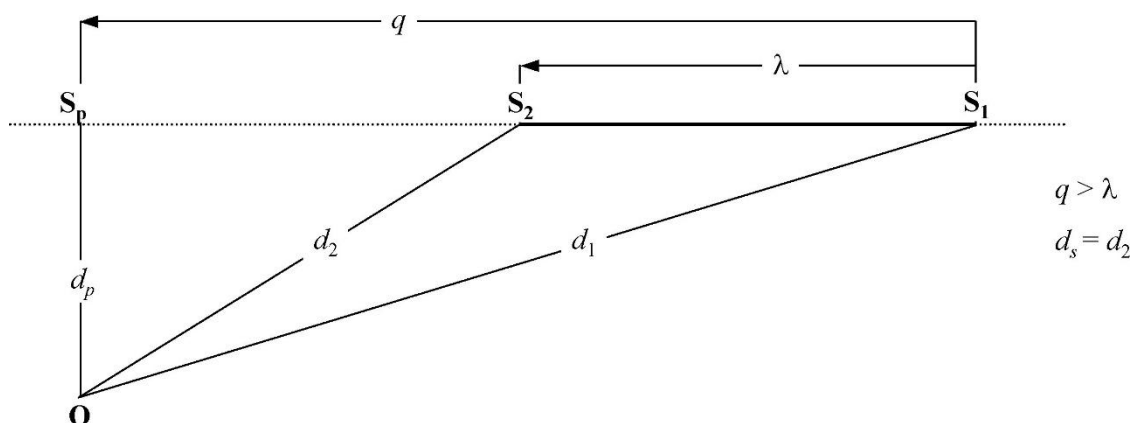
Slika 2.7.j Geometrija segmenta putanje leta kad se posmatrač nalazi iza segmenta



Slika 2.7.k Geometrija segmenta putanje leta kad se posmatrač nalazi pored segmenta



Slika 2.7.l Geometrija segmenta putanje leta kad se posmatrač nalazi ispred segmenta



Segment putanje leta prikazan je tamnom punom crtom. Tačkasta crta predstavlja povećanje putanje leta koje se proteže beskonačno u oba smjera. Što se tiče segmenata leta, kada je mjera događaja nivoa izloženosti LE ,NPD parametar

udaljenosti d je razmak dp udaljenost Sp i posmatrača, tzv. minimalna direktna udaljenost (tj. vertikalna udaljenost između posmatrača i segmenta ili njegovog povećanja, drugim riječima prema (hipotetskoj) beskonačnoj putanji leta čijim se dijelom segment smatra).

Međutim što se tiče mjere nivoa izloženosti kad se lokacije posmatrača nalaze iza segmenata tla za vrijeme zaleta odnosno ispred segmenata tla za vrijeme zaustavljanja, NPD parametar udaljenosti d postaje udaljenost ds , najkraća udaljenost između posmatrača i segmenta (tj. ista kao i za mjeru maksimalne nivoa).

Što se tiče mjere maksimalnog nivoa, NPD parametar udaljenosti d jest ds , najkraći razmak između posmatrača i segmenta.

Snaga segmenta P

NPD podacima navedenima u tabeli opisuje se buka aviona u ekvivalentnom pravolinijskom letu na beskonačnoj putanji leta, tj. pri konstantnoj snazi motora P. U preporučenoj se metodologiji stvarne putanje leta, za vrijeme kojih brzina i smjer variraju, dijele na niz konačnih segmenata, od kojih svaki predstavlja dio ujednačene beskonačne putanje leta za koju vrijede NPD podaci. Metodologijom su, međutim, predviđene promjene snage po daljini segmenta; pretpostavljeno je da se mijenjaju kvadratno s udaljenošću P_1 na početku do P_2 na kraju segmenta. Stoga je potrebno definisati izjednačenu ekvivalentnu vrijednost segmenta P. Za nju se uzima vrijednost na onoj tački segmenta koja je najbliža posmatraču. Nalazi li se posmatrač pored segmenta (slika 2.7.k), vrijednost se dobija interpolacijom u skladu s jednačinom 2.7.8. između krajnjih vrijednosti, tj.

$$P = \sqrt{P_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (P_2^2 - P_1^2)} \quad (2.7.31.)$$

Nalazi li se posmatrač iza ili ispred segmenta, vrijednost je ona na najbližoj krajnjoj tački P_1 ili P_2 .

2.7.19. Korekcije za nivo događaja u segmentu

NPD podacima nivoa zvučnih događaja definišu se se kao funkcija udaljenosti naročito ispod idealizovne pravolinijske putanje leta beskonačne daljine na kojoj avion leti ekvivalentnom snagom pri fiksnoj referentnoj brzini. Nivo događaja interpolirana na osnovu NPD tabele za određenu vrijednost snage i određenu direktnu udaljenost opisana je u skladu s tim kao osnovni nivo. Primjenjuje se na beskonačnu putanju leta i mora se korigovati kako bi se uzeli u obzir uticaji (1) nereferentne brzine, (2) uticaji položaja

motora (lateralna usmjerenost), (3) lateralnog prigušenja, (4) konačne daljine segmenta i (5) longitudinalne usmjerenosti nakon početka zaleta – vidjeti jednačine 2.7.25. i 2.7.26.

Korekcija za trajanje ΔV (samo nivoa izloženosti LE)

Ovom se korekcijom uzima u obzir promjena nivoa izloženosti ako se stvarna brzina po horizontali u segmentu razlikuje od referentne brzine aviona V_{ref} na koju se odnose NPD podaci.

Kao i snaga motora, brzina se mijenja duž segmenta putanje leta (od VT1 do VT2, što su izlazne brzine iz Dodatka B ili iz prethodno proračunatog profila leta).

Za segmente leta V_{seg} je brzina segmenta na najbližoj tački prilaženja S, interpolirana između vrijednosti krajnje tačke segmenta pod pretpostavkom da se mijenja kvadratno s vremenom, tj. kad se posmatrač nalazi pored segmenta:

$$V_{seg} = \sqrt{V_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (V_2^2 - V_1^2)} \quad (2.7.32.)$$

Nalazi li se posmatrač iza ili ispred segmenta, vrijednost je ona na najbližoj krajnjoj tački V_1 ili V_2 .

Za segmente uzletno-sletne staze (djelovi zaleta ili usporavanja za koje vrijedi $\gamma = 0$) V_{seg} jednostavno predstavlja prosjek početne i krajnje brzine segmenta; t.j.

$$V_{seg} = (V_1 + V_2)/2 \quad (2.7.33.) \quad \blacktriangleleft$$

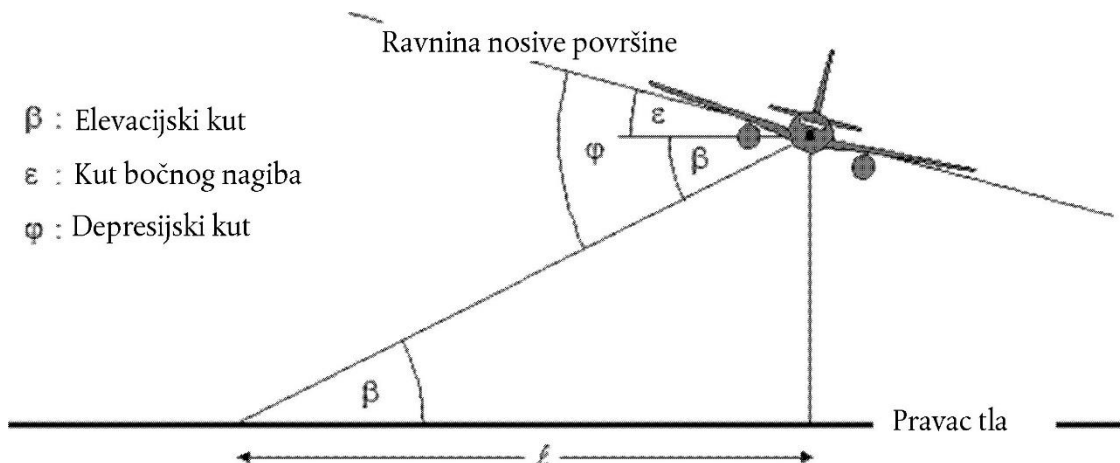
U oba slučaja dodatna korekcija za trajanje stoga iznosi

$$\Delta V = 10 \cdot \lg(V_{ref}/V_{seg}) \quad (2.7.34.)$$

Geometrija širenja zvuka

Na slici 2.7.m prikazana je osnovna geometrija u ravni upravnoj na putanju leta aviona. Pravac tla je presjek upravne ravni i ravni tla. (Ako je putanja leta vodoravna, pravac je tla bočna ravan tla.) Avion se nalazi pod uglom ε izmjerenim u smjeru kazaljke na satu u odnosu na svoju uzdužnu osu (tj. nosiva površina na desnoj strani aviona pokazuje prema gore). Stoga je pozitivan pri lijevim zaokretima, a negativan pri desnim.

Slika 2.7.m Ugao između aviona i posmatrača u ravni naročito na putanji leta



Elevacioni ugao β (od 0 do 90°) između puta direktnog širenja zvučnog talasa i horizontalnog pravca tla određuje se, zajedno s nagibom putanje leta i lateralnim efekatom ℓ posmatrača od projekcija putanje na površini zemlje, lateralno prigušenje.

— Ugloz depresije φ između površine nosive ravni i puta širenja određuju se uticaji zbog položaja motora. S obzirom na konvenciju za ugao bočnog nagiba $\varphi = \beta \pm \varepsilon$ je pozitivnog predznaka za posmatrača na desnoj strani aviona i negativnog predznaka za posmatrača na lijevoj strani aviona.

Korekcija za položaj motora Δ_I

Avion u letu predstavlja složeni izvor zvuka. Osim što su izvori na motoru (i na strukturi aviona) složeni već sami po sebi, konfiguracija strukture aviona, posebno položaj motora, utiče na uzorke zračenja buke procesima refleksije, refrakcije i raspršivanja od čvrstih površina i aerodinamičkih polja strujanja. To dovodi do neujednačene usmjerenosti lateralno emitovanog zvuka oko uzdužne oosi aviona, a ta se usmjerenost ovdje naziva lateralna usmjerenost.

S obzirom na lateralnu usmjerenost postoje značajne razlike između aviona s motorima smještenima na trupu i aviona s motorima smještenim ispod nosive površine, a koje će u sljedećoj jednačini biti uzete u obzir:

$\Delta_I(\varphi) = 10 \cdot \lg \left[\left(a \cdot \cos^2 \varphi + \sin^2 \varphi \right)^b / \left(c \cdot \sin^2 2\varphi + \cos^2 2\varphi \right) \right]$	dB	(2.7.35.)

pri čemu je $\Delta I(\varphi)$ korekcija u dB pri uglu depresije φ (vidjeti sliku 2.7.m)

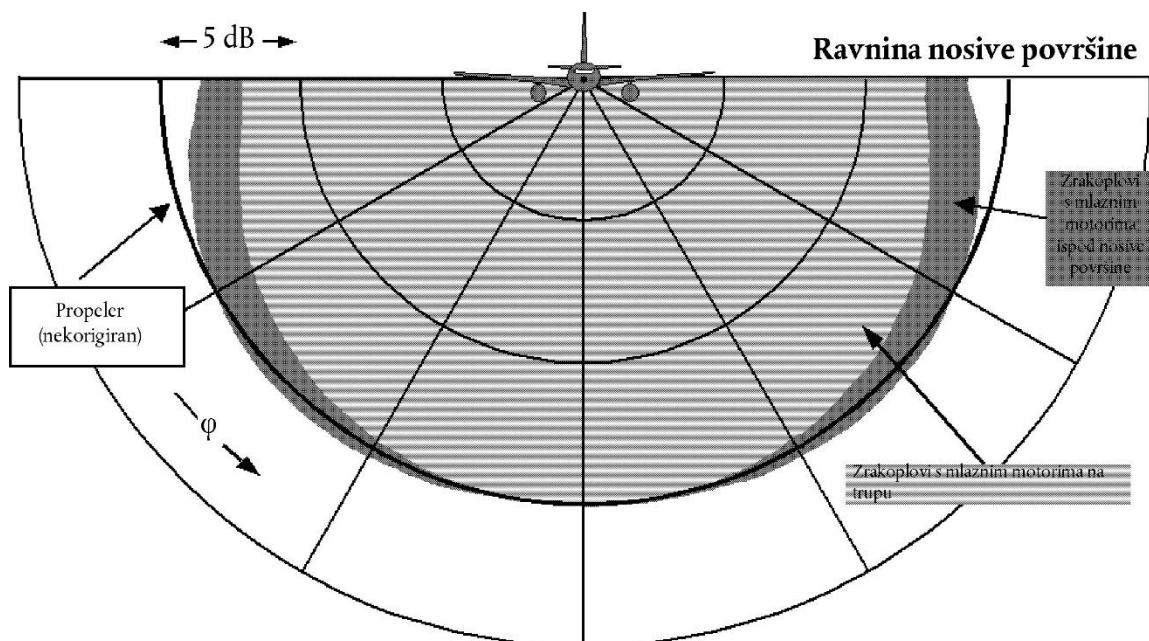
$a = 0,00384,$	$b = 0,0621,$	$c = 0,8786$	za motore smještene ispod nosive površine i	(2.7.36.)
$a = 0,1225,$	$b = 0,3290,$	$c = 1$	za motore smještene na trupu.	(2.7.37.)

U slučaju elisnih aviona razlike usmjerenosti su zanemarive i za njih se može pretpostaviti

$D I(j) = 0$	(2.7.38.)

Na slici 2.7.n prikazana je razlika $\Delta I(\varphi)$ oko uzdužne ose za tri položaja motora. Te empirijske odnose izvelo je Udruženje inženjera automobilske industrije (Society of Automotive Engineers – SAE) na osnovu eksperimentalnih mjerenja uglavnom ispod nosive površine. Dok se ne analiziraju podaci iznad nosive površine preporučuje se da se za negativni φ za sve vrste položaja koristi $\Delta I(\varphi) = \Delta I(0)$.

Slika 2.7.n Lateralna usmjerenost uticaja instalacije



Pretpostavlja se da je $\Delta I(\varphi)$ dvodimenzionalna; tj. ne zavisi od nijednog drugog parametra, a posebno se ne mijenja s longitudinalnim razmakom između posmatrača i aviona. Time se elevacioni ugao β za $\Delta I(\varphi)$ definiše kao $\beta = \tan^{-1}(z/\ell)$. To je radi

jednostavnijeg modeliranja dok se ne saznaju detalji mehanizma; efekti instalacije su u stvari trodimenzionalni. Uprkos tome, dvodimenzionalni model može se opravdati činjenicom da u nivoma događaja uglavnom prevladava buka emitovana bočno od najbližeg segmenta.

Lateralno prigušenje $\Lambda(\beta, \ell)$ (beskonačna putanja leta)

Tablične se NPD nivoa događaja odnose na ekvivalentni horizontalni let i obično se temelje na mjerenjima 1,2 m iznad mekanog ravnog tla ispod avioni; parametar udaljenosti praktički je visina iznad površine. Pretpostavlja se da su mogući učinci površine na nivoa zvučnog događaja ispod aviona, koji bi mogli dovesti do toga da se tablične nivoa razlikuju od vrijednosti slobodnog polja, sadržani u podacima (tj. u obliku odnosa nivoa i udaljenosti).

Bočno od putanje leta parametar udaljenosti je minimalni direktni razmak – daljina vertikale od prijemnika do putanje leta. Na bilo kojem bočnom položaju nivo buke uopšteno je manja nego na istoj udaljenosti neposredno ispod aviona. Pored lateralne usmjerenosti ili „uticaja instalacije” kao što su prethodno opisani zbog povećanog lateralnog prigušenja kojim se prouzrokuje da nivo zvuka brže opada s porastom udaljenosti nego što je to navedeno u NPD krivuljama. Prethodnu je metodu za modeliranje lateralnog širenja buke aviona, koja se nalazi u širokoj primjeni, razvio SAE u standardu AIR-1751, a algoritmi opisani u nastavku temelje se na poboljšanjima koje SAE trenutno preporučuje u standardu AIR-5662. Lateralno prigušenje je uticaj refleksije na osnovu interferencije između direktno emitovanog zvuka i zvuka reflektovanog s površine. Zavise od vrste površine i može prouzrokovati znatna smanjenja u posmatranim nivoma buke pri malim elevacionim uglovima. Na prigušenje snažno utiče ravnomjerna i neravnomjerna refrakcija zvuka prouzrokovana gradijentima vjetra i temperature ili turbulencijama koje se i same mogu pripisati prisutnosti površine. Mehanizam površinske refleksije je dobro istražen i za ujednačene atmosferske i površinske uslove može se teorijski prilično precizno opisati. Međutim, atmosferske i površinske neujednačenosti, koje se ne mogu obraditi jednostavnom teorijskom analizom, uveliko utiču na učinak refleksije i imaju sklonost da ga „prošire” na veće elevacijske uglove; stoga je teorija samo ograničeno primjenjiva. SAE konstantno radi na razvoju boljeg razumijevanja površinskog uticaja što bi trebalo rezultirati boljim modelima. Do njihovog razvoja preporučuje se sljedeća metodologija za proračun lateralnog prigušenja, opisana u standardu AIR-5662. Ograničena je na slučaj širenja zvuka iznad mekanog ravnog tla što je prikladno za veliku većinu civilnih vazdušnih luka. Prilagođavanja kako bi se uzeli u obzir efekti tvrde površine tla (ili površina sličnih akustičnih svojstava, vode) još su u fazi razvoja.

Metodologija se temelji na velikoj zbirci eksperimentalnih podataka o širenju zvuka iz aviona s motorima smještenima na trupu u pravolinijskom (bez zaokreta), ekvivalentnom,

horizontalnom letu kako je izvorno navedeno u AIR-1751. Pod pretpostavkom da pri horizontalnom letu prigušenje od vazduha do tla i. zavisi od elevacijskog ugla β izmjenom u vertikalnoj površini i ii. od bočnog efekta od projekcija putanje na površini zemlje ℓ , podaci su analizirani na način da se izvode empirijske funkcije za ukupno bočno prilagođavanje $\Lambda T(\beta, \ell)$ (= bočni nivo događaja minus nivo pri istom razmaku ispod aviona).

S obzirom na to da vrijednost $\Lambda T(\beta, \ell)$ uzima u obzir i lateralnu usmjerenost i lateralno prigušenje, lateralno prigušenje može se dobiti oduzimanjem. Pri opisu lateralne usmjerenosti jednačinom 2.7.37., s koeficijentima za motore smještene na trupu i zamjenom ϕ s β (prikladno za let bez zaokreta), bočno prigušenje postaje:

$$\Lambda(\beta, \ell) = \Lambda_T(\beta, \ell) - \Delta_I(\beta) \quad (2.7.39.)$$

pri čemu se β i ℓ mjere kako je prikazano na slici 2.7.m u ravni upravnoj na beskonačnu putanju leta koja je, pri horizontalnom letu, takođe vertikalna.

Premda bi se $\Lambda(\beta, \ell)$ jednačinom 2.7.39. uzimanjem $\Lambda T(\beta, \ell)$ iz AIR-1751 moglo proračunati direktno, preporučuje se efikasniji odnos. Pritom je riječ o sljedećoj empirijskoj aproksimaciji prilagođenoj prema AIR-5662:

$$\Lambda(\beta, \ell) = \Gamma(\ell) \cdot \Lambda(\beta) \quad (2.7.40.)$$

pri čemu je $\Gamma(\ell)$ faktor razmaka dobijen s

$\Gamma(\ell) = 1,089 \cdot [1 - \exp(-0,00274\ell)]$	za $0 \leq \ell \leq 914 \text{ m}$	(2.7.41.)
$\Gamma(\ell) = 1$	za $\ell > 914 \text{ m}$	(2.7.42.)

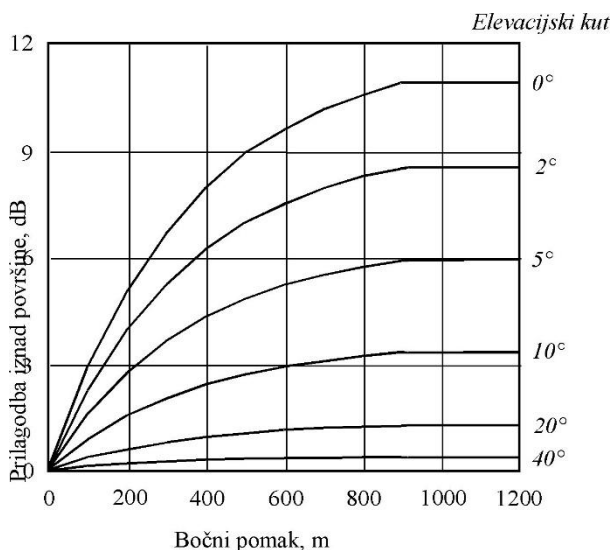
a $\Lambda(\beta)$ lateralno prigušenje od vazduha do tla na velikoj udaljenosti dobijeno s

$\Lambda(\beta) = 1,137 - 0,0229\beta + 9,72 \cdot \exp(-0,142\beta)$	za $0^\circ \leq \beta \leq 50^\circ$	(2.7.43.)
$\Lambda(\beta) = 0$	za $50^\circ \leq \beta \leq 90^\circ$	(2.7.44.)

Izraz za lateralno prigušenje $\Lambda(\beta, \ell)$, jednačina 2.7.40., za koji se pretpostavlja da vrijedi za sve avione (elisni avioni, avioni s motorima smještenima na trupu kao i avioni s motorima smještenima ispod nosive površine), grafički je prikazan na slici 2.7.o.

U određenim uslovima (s terenom) vrijednost β može biti manja od nule. U tim se slučajevima preporučuje $\Lambda(\beta) = 10,57$.

Slika 2.7. Promjena lateralnog prigušenja $\Lambda(\beta, \ell)$ s elevacionim uglom i razmakom



Lateralno prigušenje u konačnim segmentima

U jednačinama od 2.7.41. do 2.7.44. opisano je lateralno prigušenje $\Lambda(\beta, \ell)$ zvuka koji posmatraču dolazi od aviona u ekvivalentnom letu na beskonačnoj horizontalnoj putanji leta. Pri njihovoj primjeni na nehorizontalne konačne segmente putanje leta prigušenje se mora proračunati za izjednačenu horizontalnu putanju leta jer se najbližom tačkom na jednostavnom produženju nagnutog segmenta (koji na određenoj tački prolazi kroz površinu tla) uopšteno ne dobija prikladan elevacioni ugao β .

Određivanje lateralnog prigušenja za konačne segmente značajno se razlikuje pri mjerama $L_{\max}$ i L_E . Maksimalne nivoe segmenta $L_{\max}$ određuju se na osnovu NPD podataka kao funkcija udaljenosti širenja d od najbliže tačke u segmentu; za dimenzije segmenta nisu potrebne korekcije. Jednako se pretpostavlja da lateralno prigušenje $L_{\max}$ zavisi samo od elevacijskog ugla iste tačke i udaljenosti na tlu do te tačke. Stoga su potrebne samo koordinate te tačke. Međutim, za L_E proces je komplikovaniji.

Osnovni nivo događaja $LE(P, d)$ koja se određuje na osnovu NPD podataka, iako za parametre konačnih segmenata, primjenjuje se uprkos tome na beskonačnu putanju leta. Nivo izloženosti događaja iz segmenta LE_{seg} je, naravno, manja od osnovnog nivoa i to za potrebni iznos u korekcije za konačni segment, pri čemu je taj iznos opisan u poglavlju 2.7.19. Tom se korekcijom, funkcijom geometrije trouglova OS1S2 na slikama 2.7.j do 2.7.l, utvrđuje koji dio kod O primljene zvučne energije ukupne beskonačne putanje

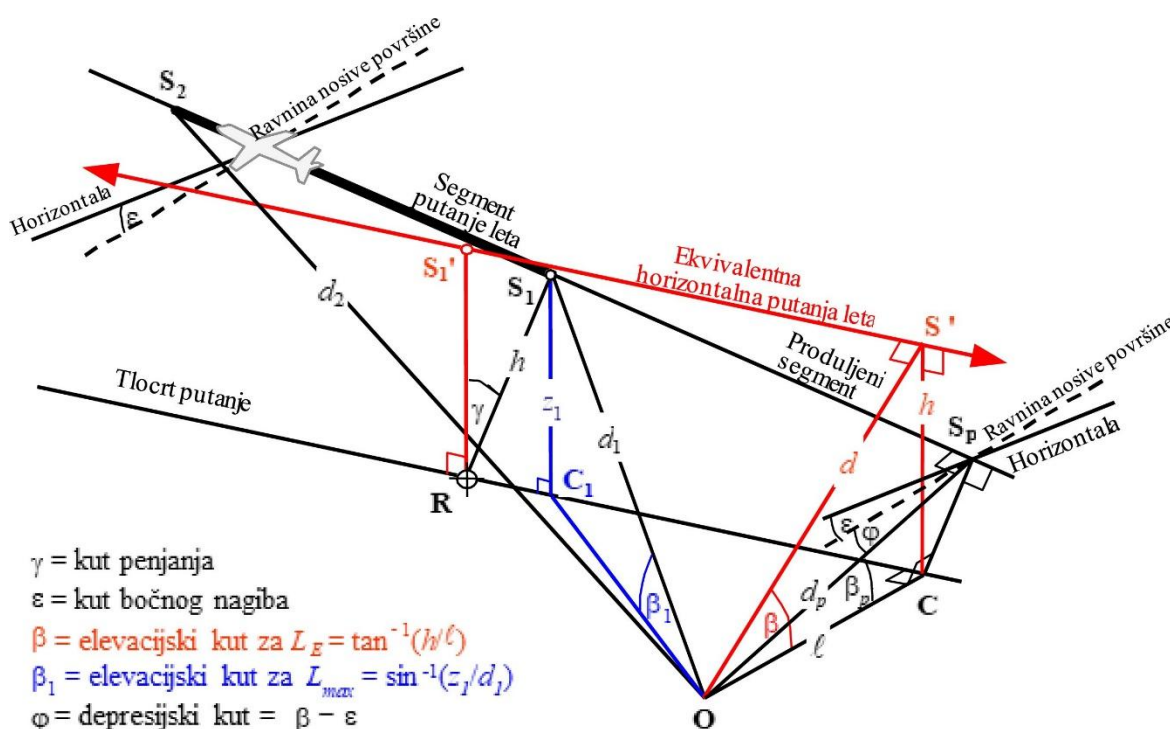
dolazi od segmenta; ista se korekcija primjenjuje nezavisno od postojanju lateralnog prigušenja. Međutim, sva se lateralna prigušenja izračunavaju za beskonačnu putanju leta, tj. kao funkcija njena efekata i visine, a ne za konačni segment.

Sabiranjem korekcija ΔV i ΔI , i oduzimanjem lateralnog prigušenja $\Lambda(\beta, \ell)$ od NPD osnovnog nivoa dobija se prilagođeni nivo zvučnog događaja za ravnomjerni ekvivalentni horizontalni let na dodirnoj, beskonačnoj pravolinijskoj putanji. Međutim, stvarni segmenti putanje leta koji se modeliraju, oni koji utiču na konture buke, rijetko su horizontalni jer su avioni obično u fazi penjanja ili spuštanja.

Na slici 2.7.p prikazan je segment odleta S_1S_2 – avion se penje pod uglom γ – međutim odnosi su pri dolasku prilično slični. Ostatak „realne” putanje leta nije prikazan; ovdje je dovoljno napomenuti da S_1S_2 predstavlja samo dio cijele putanje (koja je uopšteno u obliku luka). U tom se slučaju posmatrač O nalazi lijevo pored segmenta. Avion se nalazi (suprotno od smjera kazaljke na satu u odnosu na putanju) pod uglom ε prema bočnoj horizontalnoj osi. Ugao depresije ϕ ravni nosive površine, pri čemu je uticaj instalacije ΔI funkcija (jednačina 2.7.39.), nalazi se u ravni upravnoj na putanju leta u kojoj je ε definisan. Stoga vrijedi $\phi = \beta - \varepsilon$ pri čemu je $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ a ℓ vertikalna udaljenost OR između posmatrača i projekcija putanje na površini zemlje; tj. bočni efekat posmatrača. Najbliža tačka prilaznja aviona posmatraču S definisana je normalnom OS daljine (kosa udaljenost) dp. Trougao OS_1S_2 odgovara slici 2.7.k, geometriji za proračun korekcije segmenta ΔF .

Slika 2.7.p Posmatrač pored segmenta

Na slici 2.7.r prikazana je situacija u kojoj se posmatračka tačka O nalazi iza konačnog segmenta, a ne pored. Tu se segment posmatra kao udaljeniji dio beskonačne putanje, a normala se može povući samo do tačke S_p na njenu produženu. Trougao OS_1S_2 odgovara slici 2.7.j, na kojoj je definisana korekcija segmenta ΔF . No u tom su slučaju parametri za lateralnu usmjerenost i lateralno prigušenje manje očigledni.



Slika 2.7.r Posmatrač iza segmenta

Za mjeru maksimalnog nivoa NPD parametar udaljenosti uzima se kao najkraća udaljenost do segmenta, tj. $d = d_1$. Za mjeru nivoa izloženosti to je najkraća udaljenost d_p između O i S_p na produženoj putanji leta, tj. nivoa interpoliranog na osnovu NPD tabele jest $LE \propto (P_1, d_p)$.

Geometrijski parametri za lateralno prigušenje različiti su i pri proračunu maksimalne nivoa i nivoa izloženosti. Za mjeru maksimalnog nivoa prilagođavanja $\Lambda(\beta, \ell)$ izražava se jednačinom 2.7.40. s $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ i $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$, pri čemu su β_1 i d_1 definisani trouglom OC_1S_1 u vertikalnoj površini kroz O i S_1 .

Pri proračunu lateralnog prigušenja samo za segmente leta i mjeru nivoa izloženosti ℓ ostaje najkraći bočni efekat od produženja segmenta (OC). Međutim, kako bi se definisala primjerena vrijednost za β , ponovno je potrebno vizualizirati (beskonačnu) izjednačenu horizontalnu putanju leta za koju se može smatrati da joj segment pripada. Ta se putanja povlači kroz S_1 , visinu h iznad površine, pri čemu je h jednako daljini RS_1 , vertikali od projekcija putanje na površini zemlje do segmenta. To odgovara rotaciji produžene stvarne putanje leta pod uglom γ oko tačke R (vidjeti sliku 2.7.q). Dok se R nalazi na vertikali prema S_1 , tački u segmentu koja je najbliža O, generisanje ekvivalentne horizontalne putanje isto je kao i kad se O nalazi pored segmenta.

Tačka prilaženja ekvivalentne horizontalne putanje najbliža posmatraču O nalazi se na S', direktnoj udaljenosti d, tako da se trougлом OCS' konstruisanim na taj način u vertikalnoj površini tada definiše elevacioni ugao $\beta = \cos^{-1}(\ell/d)$. Premda se ta transformacija čini prilično zamršenom, potrebno je napomenuti da geometrija osnovnog izvora (definisana s d1, d2 i φ) ostaje nepromijenjena i da je zvuk koji se kreće od segmenta prema posmatraču identičan zvuku koji bi nastao kad bi cijeli let duž beskonačno produženog nagnutog segmenta (kojem segment pripada za potrebe modeliranja) protekao konstantnom brzinom V i konstantnom snagom P1. S druge strane, lateralno prigušenje zvuka segmenta koji posmatrač primi nije povezano s β_p , elevacionim uglom produžene putanje, nego s β , elevacionim uglom ekvivalentne horizontalne putanje.

S obzirom na to da je uticaj položaja motora ΔI za potrebe modeliranja dvodimenzionalan, definišući ugao depresije φ i dalje se mjeri bočno od površine nosive površine aviona (osnovni nivo događaja i dalje je onaj koji se stvara avionom koji leti beskonačnom putanjom leta koja se prikazuje produženim segmentom). Tako se ugao depresije određuje na najbližoj tački prilaženja, tj. $\varphi = \beta_p - \varepsilon$ pri čemu je β_p ugao SpOC.

Slučaj u kojem se posmatrač nalazi ispred segmenta neće biti posebno opisan jer je očigledno da u osnovi odgovara slučaju u kojem se posmatrač nalazi iza segmenta.

Međutim, kad je riječ o mjeri nivoa izloženosti kad se lokacije posmatrača nalaze iza segmenata na tlu tokom zaleta, odnosno ispred segmenata na tlu tokom kretanja po tlu za vrijeme sletanja, vrijednost za β postaje ista kao i za mjeru maksimalnog nivoa.

Za lokacije iza segmenata zaleta:

$$\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1) \text{ i } \ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$$

Za lokacije ispred segmenata kretanja po tlu pri sletanju:

$$\beta = \beta_2 = \sin^{-1}(z_2/d_2) \text{ i } \ell = OC_2 = \sqrt{d_2^2 - z_2^2}$$

Razlog za upotrebu tih konkretnih izraza povezan je s primjenom funkcije usmjerenosti na početku kretanja iza segmenata zaleta i pretpostavke polukružne usmjerenosti ispred segmenata kretanja po tlu za vrijeme sletanja.

Korekcija za konačni segment ΔF (samo nivoa izloženosti LE)

Prilagođenje osnovnog nivoa izloženosti buci odnosi se na avioneu kontinuiranom pravolinijskom ekvivalentnom horizontalnom letu (iako uz ugao bočnog nagiba ε koji je nespojiv s pravolinijskim letom). Primjenom (negativne) korekcije za konačni

segment $\Delta F = 10 \cdot \lg(F)$, pri čemu je F udio energije, nivo se dodatno prilagođava nivou koji bi važio kad bi avion preletio samo konačni segment (ili kad bi avion bio potpuno bezvučan na ostatku beskonačne putanje leta).

Članom za udio energije uzima se u obzir izražena longitudinalna usmjerenost buke aviona i ugao ograničen segmentom na posmatračkom mjestu. Premda su procesi kojima se prouzrokuje usmjerenost vrlo složeni, studijama se pokazalo da su dobijene konture prilično neosjetljive na tačno pretpostavljena svojstva usmjerenosti. Izraz za Δ_F naveden u nastavku temelji se na 90-stepenom dipolnom modelu emitovanja zvuka na četvrtu potenciju. Pretpostavlja se da ne postoji uticaj lateralne usmjerenosti i lateralnog prigušenja. Izvođenje te korekcije detaljno je opisano u Dodatku E.

Udio energije F funkcija je trougla „pogleda” OS_1S_2 koji je definisan na slikama od 2.7.j do 2.7.l tako da se dobija sljedeće:

$$\Delta_F = 10 \cdot \log \left[\frac{1}{\pi} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \right] \quad (2.7.45.)$$

pri čemu je

$$\alpha_1 = -\frac{q}{d_\lambda};$$

$$\alpha_2 = -\frac{q - \lambda}{d_\lambda};$$

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{E\infty}(P, d_p) - L_{max}(P, d_p)]/10}$$

$$d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_0$$

pri čemu d_λ označava „prilagođenu udaljenost” (vidjeti Dodatak E), a $V_{ref} = 270,05$ ft/s (za referentnu brzinu od 160 čvorova). Napominje se da je $L_{max}(P, d_p)$ maksimalni nivo, izveden na osnovu NPD podataka, za vertikalnu udaljenost d_p , a NE L_{max} segmenta. Preporučuje se za Δ_F primijeniti donju granicu od -150 dB.

U posebnom slučaju kad se lokacije posmatrača nalazi iza svakog segmenta zaleta primjenjuje se skraćeni oblik udjela buke koji je izražen u jednačini 2.7.45., što odgovara specifičnom slučaju $q = 0$.

To se označava jednačinom $\Delta'F$, a pri čemu „d” objašnjava njenu upotrebu za operacije odlaska, a izračunava se kako slijedi:

$$\Delta'_{F,a} = 10 \cdot \log_{10} \left[\frac{1}{\pi} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 \right) \right] \quad (2.7.46.a)$$

pri čemu je $\alpha_2 = \lambda / d\lambda$.

Taj poseban oblik udjela buke upotrebljava se s funkcijom usmjerenosti na početku kretanja, a njena se metoda primjene detaljnije objašnjava u poglavlju u nastavku.

U posebnom slučaju kad se lokacije posmatrača nalaze ispred svakog segmenta kretanja po tlu za vrijeme sletanja, primjenjuje se skraćeni oblik udjela buke koji je izražen u jednačini 2.7.45., što odgovara specifičnom slučaju $q = \lambda$. To se označava s pomoću $\Delta'_{F,a}$ pri čemu „a” objašnjava upotrebu tog izraza za operacije dolaska, a izračunava se prema jednačini:

$$\Delta'_{F,a} = 10 \cdot \log_{10} \left[\frac{1}{\pi} \left(-\frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \right] \quad (2.7.46.b)$$

pri čemu je $\alpha_1 = -\lambda / d\lambda$.

Upotrebom tog izraza, a da se pritom ne primjenjuju nikakva dalja prilagođavanja horizontalne usmjerenosti (za razliku od slučaja kad se lokacija nalazi iza segmenata zaleta; vidjeti odjeljak o usmjerenosti na početku kretanja), implicitno se pretpostavlja polukružna horizontalna usmjerenost ispred segmenata kretanja po tlu za vrijeme sletanja.

Funkcija usmjerenosti na početku kretanja Δ_{SOR}

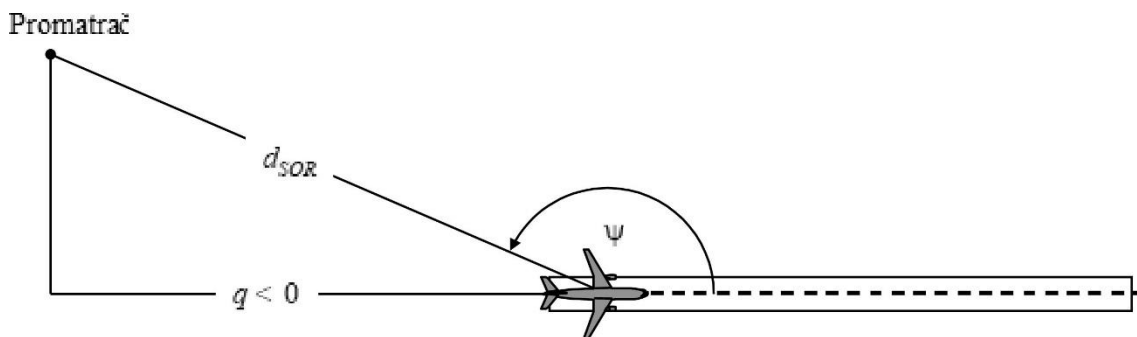
Buka aviona, posebno mlaznih aviona opremljenih motorima s niskim prenosnim odnosom, pokazuje čunjaste oblike zračenja u zadnjem luku, što je tipično za izduvnu buku mlaza. Taj je obrazac izraženiji što je veća brzina mlaza i manja brzina leta. To je od posebne važnosti za lokacije posmatrača iza početka kretanja, gdje su ispunjena oba uslova. Taj se uticaj uzima u obzir funkcijom usmjerenosti Δ_{SOR} .

Funkcija Δ_{SOR} izvedena je iz nekoliko kampanja za mjerenje buke u kojima su se upotrebljavali mikrofoni adekvatno pozicionirani iza i bočno od početka kretanja mlaznog aviona u odlasku.

Na slici 2.7.r prikazana je odgovarajuća geometrija. Azimutni ugao Ψ između longitudinalne ose aviona i vektora u odnosu na posmatrača definisan je jednačinom

$$\psi = \arccos \left(\frac{q}{d_{SOR}} \right) \quad (2.7.47.)$$

Relativna udaljenost q negativna je (vidjeti sliku 2.7.j), tako da je ψ u rasponu od 90° u odnosu na kretanje aviona prema naprijed do 180° u obrnutom smjeru.



Slika 2.7.r Geometrija aviona i posmatrača za procjenu korekcije usmjerenosti

Funkcija Δ_{SOR} predstavlja promjenu ukupne buke nastale zaletom izmjerene iza početka kretanja u odnosu na ukupnu buku zaleta izmjerenu bočno od početka kretanja uz istu udaljenost:

$$LTGR(d_{SOR}, \psi) = LTGR(d_{SOR}, 90^\circ) + \Delta_{SOR}(d_{SOR}, \psi) \quad (2.7.48.)$$

pri čemu je $LTGR(d_{SOR}, 90^\circ)$ ukupni nivo buke zaleta u tački udaljenosti d_{SOR} bočno od početka kretanja. Δ_{SOR} primjenjuje se kao prilagođavanje nivoa buke iz jednog segmenta putanje leta (npr. $L_{max,seg}$ ili $L_{E,seg}$), kako je opisano u jednačini 2.7.28.

Funkcija usmjerenosti na početku kretanja izražena u decibelima za turboventilatorske mlazne avione izražava se sljedećom jednačinom:

Ako je $90^\circ \leq \Psi < 180^\circ$, tada je:

$$\Delta_{SOR}^0 = 2329.44 - (8.0573 \cdot \psi) + \left(11.51 \cdot \exp\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)\right) - \left(\frac{3.4601 \cdot \psi}{\ln\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)}\right) - \left(\frac{17403338.3 \cdot \ln\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)}{\psi^2}\right) \quad (2.7.49.)$$

Funkcija usmjerenosti na početku kretanja izražena u decibelima za turboelisne avione izražava se sljedećom jednačinom:

Ako je $90^\circ \leq \Psi < 180^\circ$, tada je:

$$\Delta_{SOR}^0 = -34643.898 + \left(\frac{30722161.987}{\psi}\right) - \left(\frac{11491573930.510}{\psi^2}\right) + \left(\frac{2349285669062}{\psi^3}\right) - \left(\frac{283584441904272}{\psi^4}\right) + \left(\frac{20227150391251300}{\psi^5}\right) - \left(\frac{790084471305203000}{\psi^6}\right) + \left(\frac{13050687178273800000}{\psi^7}\right) \quad (2.7.50.)$$

Ako je udaljenost d_{SOR} veća od udaljenosti normalizovanja $d_{SOR,0}$, korekcija usmjerenosti množi se korekcionim faktorom kako bi se uzelo u obzir da usmjerenost pri većim udaljenostima do avioni postaje manje izražena, tj.

$\Delta_{SOR} = \Delta_{SOR}^0$	ako je	$d_{SOR} \leq d_{SOR,0}$	(2.7.51.)
$\Delta_{SOR} = \Delta_{SOR}^0 \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}}$	ako je	$d_{SOR} > d_{SOR,0}$	(2.7.52.)

Udaljenost normalizovanja $d_{SOR,0}$ jednaka je 762 m (2 500 ft).

Prethodno opisanom funkcijom Δ_{SOR} obuhvaćen je prvenstveno izraženi učinak usmjerenosti početnog dijela zaleta na lokacijama iza početka kretanja (jer je najbliži prijemnicima i pokazuje najveći odnos brzine mlaza i brzine avioni). Međutim, primjena izvedene funkcije Δ_{SOR} „generalizovana” je na položaje iza svakog pojedinačnog segmenta zaleta, tj. ne samo iza tačke početka kretanja (pri uzlijetanju). Izvedena funkcija Δ_{SOR} ne primjenjuje se na položaje ispred pojedinačnih segmenata zaleta ni na položaje iza ili ispred pojedinačnih segmenata kretanja po tlu za vrijeme sletanja.

Parametri d_{SOR} i Ψ izračunavaju se u odnosu na početak svakog pojedinačnog segmenta kretanja na tlu. Nivo događaja L_{SEG} za lokaciju iza datog segmenta zaleta izračunava se kako bi se udovoljilo zahtjevima s obzirom na formu funkcije Δ_{SOR} : izračunava se, u osnovi, za referentnu tačku koja se nalazi bočno od početne tačke segmenta uz istu udaljenost d_{SOR} kao stvarna tačka te se dodatno prilagođava s Δ_{SOR} kako bi se dobio nivo događaja na stvarnoj tački.

Poseban tretman segmenata kretanja na tlu pri uzlijetanju i slijetanju, uključujući funkciju usmjerenosti na početku kretanja Δ_{SOR} .

U slučaju segmenata za kretanje na tlu (pri uzlijetanju i slijetanju) primjenjuju se posebni tretmani koji su opisani u nastavku.

Funkcija usmjerenosti na početku kretanja Δ_{SOR}

Buka mlaznih aviona, posebno aviona opremljenih motorima s niskim prenosnim odnosom, pokazuje čunjaste oblike zračenja u zadnjem luku, što je tipično za izduvnu buku mlaza. Taj je obrazac izraženiji što je veća brzina mlaza i manja brzina leta. To je od posebne važnosti za lokacije posmatrača iza početka kretanja gdje su ispunjena oba uslova. Taj se uticaj uzima u obzir funkcijom usmjerenosti Δ_{SOR} .

Funkcija Δ_{SOR} izvedena je iz nekoliko kampanja za mjerenje buke u kojima su se upotrebljavali mikrofoni adekvatno pozicionirani iza i bočno od početka kretanja mlaznog avioni u odlasku.

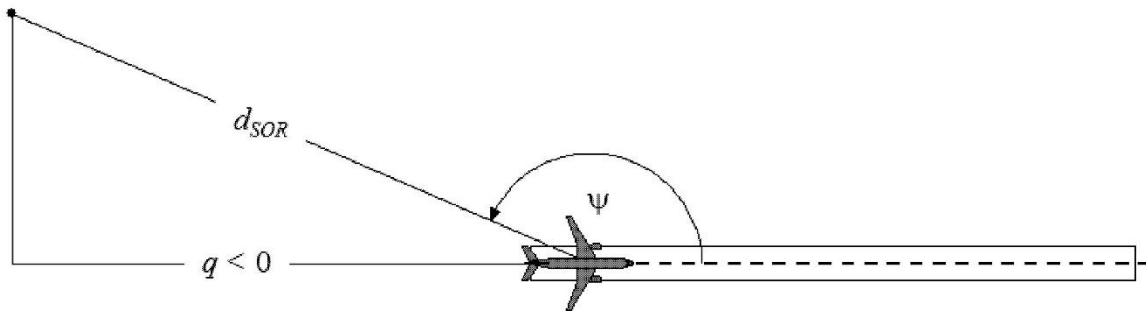
Na slici 2.7.r prikazana je odgovarajuća geometrija. Azimutni ugao ψ između longitudinalne osi aviona i vektora u odnosu na posmatrača definisan je jednačinom:

$\psi = \arccos \left(\frac{q}{d_{SOR}} \right)$	(2.7.47.)

Relativna udaljenost q je negativna (vidjeti sliku 2.7.j) tako da je ψ u rasponu od 0° u smjeru kretanja aviona prema naprijed do 180° u obrnutom smjeru.

Slika 2.7.r Geometrija aviona i posmatrača na tlu radi procjene korekcije za usmjerenost

Promatrač



Funkcija Δ_{SOR} predstavlja promjenu ukupne buke nastale zaletom izmjerene iza početka kretanja u odnosu na ukupnu buku zaleta izmjerenu bočno od početka kretanja uz isti razmak:

$LTGR(d_{SOR}, \psi) = LTGR(d_{SOR}, 90^\circ) + \Delta_{SOR}(d_{SOR}, \psi)$	(2.7.48.)

pri čemu je $LTGR(d_{SOR}, 90^\circ)$ ukupni nivo buke zaleta proizvedene svim segmentima zaleta u tački udaljenosti d_{SOR} bočno od početka kretanja. Pri udaljenostima d_{SOR} manjima od udaljenosti normalizovanja $d_{SOR,0}$, funkcija usmjerenosti na početku kretanja dobija se na sljedeći način:

$\Delta_{SOR}^0 = 51,47 - 1,553 \cdot \psi + 0,015147 \cdot \psi^2 - 0,000047173 \cdot \psi^3$	ako $90^\circ \leq \psi < 148,4^\circ$	(2.7.49.)
$\Delta_{SOR}^0 = 339,18 - 2,5802 \cdot \psi - 0,0045545 \cdot \psi^2 + 0,000044193 \cdot \psi^3$	ako $148,4^\circ \leq \psi \leq 180^\circ$	(2.7.50.)

Ako je udaljenost dSOR veća od udaljenosti normalizovanja dSOR,0 , korekcija za usmjerenost množi se korekcionim faktorom kako bi se uzelo u obzir da usmjerenost pri većim udaljenostima do aviona postaje manje izražena; tj.

$\Delta_{\text{SOR}} = \Delta_{\text{SOR}}^0$	ako $d_{\text{SOR}} \leq d_{\text{SOR},0}$	(2.7.51.)
$\Delta_{\text{SOR}} = \Delta_{\text{SOR}}^0 \cdot \frac{d_{\text{SOR},0}}{d_{\text{SOR}}}$	ako $d_{\text{SOR}} > d_{\text{SOR},0}$	(2.7.52.)

Udaljenost normalizovanja dSOR,0 jednaka je 762 m (2 500 ft).

Tretman prijemnika koji se nalaze iza svakog segmenta zaleta i kretanja po tlu za vrijeme sletanja

Prethodno opisanom funkcijom Δ_{SOR} obuhvaćen je prvenstveno izraženi učinak usmjerenosti početnog dijela zaleta na lokacijama iza početka kretanja (jer je najbliži prijemnicima i pokazuje najveći odnos brzine mlaza i brzine aviona). Međutim, primjena izvedene funkcije Δ_{SOR} „generalizovana” je na položaje iza svakog pojedinačnog segmenta kretanja na tlu (pri uzlijetanju i slijetanju), tj. ne samo iza tačke početka kretanja (pri uzlijetanju).

Parametri dS i ψ izračunavaju se u odnosu na početak svakog pojedinačnog segmenta kretanja na tlu pri uzlijetanju i slijetanju.

Nivo događaja L_{seg} za lokaciju iza datog segmenta zaleta ili kretanja po tlu za vrijeme sletanja izračunava se kako bi se udovoljilo zahtjevima s obzirom na formu Δ_{SOR} funkcije: izračunava se u osnovi za referentnu tačku koja se nalazi bočno od početne tačke segmenta uz istu udaljenost dS kao stvarna tačka, a prilagođava se dodatno s Δ_{SOR} kako bi se dobio nivo događaja na stvarnoj tački.

To znači da se za različite korekcijske članove u jednačinama u nastavku moraju primijeniti geometrijski parametri koji odgovaraju toj referentnoj tački koja se nalazi bočno od početne tačke:

$L_{\text{max,seg}} = L_{\text{max}}(\mathbf{P}, d = d_s) + \Delta_{I(\varphi)} - \Lambda(\beta, l = d_s) + \Delta_{\text{SOR}}$	(2.7.53.)
$L_{E,\text{seg}} = L_{E,\infty}(\mathbf{P}, d = d_s) + \Delta_V + \Delta_{I(\varphi)} - \Lambda(\beta, l = d_s) + \Delta_F + \Delta_{\text{SOR}}$	(2.7.54.)

pri čemu je Δ_{F} smanjeni oblik udjela buke koji je izražen u jednačini (2.7.46.) za slučaj $q = 0$ (jer se referentna točka nalazi bočno od početne tačke) i napominje se da je dl potrebno proračunati pomoću dS (a ne dp):

$$d_{\lambda} = d_0 \cdot 10^{[L_E(P, d_s) - L_{\max}(P, d_s)]/10} \quad (2.7.55.)$$

2.7.20. Nivo zvučnog događaja L nekog kretanja aviona opšteg vazduhoplovstva

Metoda opisana u poglavlju 2.7.19. primjenjiva je na avione opšteg vazduhoplovstva s elisnim motorom kada ih se tretira kao elisni avion s obzirom na uticaje položaja motora.

U bazi podataka ANP sadržani su unosi za nekoliko aviona opšteg vazduhoplovstva. Iako je često riječ o najčešćim avionima opšteg vazduhoplovstva, ponekad može imati smisla uključiti dodatne podatke.

Ako konkretni avioni opšteg vazduhoplovstva nisu poznati ili uvršteni u bazu podataka ANP, preporučuje se korišćenje uopštenih podataka aviona GASEPF odnosno GASEPV. Ti skupovi podataka predstavljaju mali avion opšteg vazduhoplovstva s jednim motorom i elisom nepromjenjivog odnosno promjenjivog koraka. Tabele s unosima navedene su u Prilogu I. (tabele I-11 I-17).

2.7.21. Metoda za proračun buke helikoptera

Za proračun buke helikoptera može se upotrijebiti ista metoda proračuna kao i za avione s fiksnim krilima (opisana u poglavlju 2.7.14.) pod uslovom da se helikopteri tretiraju kao elisni avioni, a da se pritom ne uzimaju u obzir uticaji položaja motora povezani s mlaznim avionom. Tabele s unosima za dva različita skupa podataka navedene su u Prilogu I. (tabele I-18 I-27).

2.7.22. Buka povezana s radnjama isprobavanja motora, taksiranjem i pomoćnim uređajima za napajanje

Ako se smatra potrebnim modelovati buku povezanu s isprobavanjem motora i pomoćnim uređajima za napajanje, to se modeliranje izvodi na osnovu poglavlja o buci industrijskih pogona i postrojenja. Premda to uglavnom nije slučaj, buka isprobavanja motora aviona na zračnim lukama može pridodati opterećenju bukom. Ta se isprobavanja obično sprovode za tehničke svrhe kako bi se provjerila funkcija motora, a pritom se avioni nalaze na

sigurnoj udaljenosti od zgrada, drugih avioni, i kretanja vozila i/ili osoba kako bi se izbjegla bilo kakva šteta povezana sa strujanjem u mlaznom motoru.

Iz dodatnih sigurnosnih razloga i razloga povezanih sa zaštitom od buke na aerodromima naročito na aerodromima sa objektima za održavanje u kojima se često sprovode isprobavanja motora, mogu ugraditi kabine za zaštitu od buke, a to su zidovi za zaštitu od buke u obliku slova U posebno izrađeni za sprečavanje i odvođenje strujanja u mlaznom motoru i buke. Najbolji način za istraživanje emisija buke iz tih objekata, koje se mogu dodatno prigušiti i smanjiti dodatnim zemljanim nasipima ili velikim brojem protuzvučnih ograda, je taj da se kabina za zaštitu od buke uzme kao izvor buke industrijskih pogona i postrojenja pa da se primijeni odgovarajući model širenja buke i zvuka.

2.7.23. Proračun kumulativnog nivoa

U odjeljcima od 2.7.14. do 2.7.19. opisan je proračun nivoa zvučnog događaja jednog kretanja aviona na jednoj lokaciji posmatrača. Ukupna izloženost buci na toj lokaciji izračunava se akumuliranjem nivoa događaja svih kretanja aviona značajnih za buku, tj. svih kretanja, u dolasku ili odlasku, a koja utiču na kumulativni nivo.

2.7.24. Ponderisani ekvivalentni nivoi zvuka

Ponderisani ekvivalentni nivoi zvuka, kojima se u obzir uzima sva primljena značajna zvučna energija aviona, uopšteno se izražavaju formulom:

$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_{i=1}^N g_i \cdot 10^{L_{E,i}/10} \right] + C$	(2.7.56.)

Sabiranje se izvodi preko svih događaja buke N tokom vremenskog intervala T_0 na koji se primjenjuje indeks buke. $L_{E,i}$ je nivo izloženosti jednokratnog zvučnog događaja i -tog zvučnog događaja. g_i je faktor ponderisanja zavistan od doba dana (obično definisan za dan, večer i noć). g_i je zapravo množilac za broj letova u određenim periodima. Konstanta C može imati različita značenja (konstanta normalizovanja, sezonska prilagođavanje itd.).

Primjenom odnosa

$$g_i = 10^{\Delta_i/10}$$

pri čemu je Δ_i vrednovanje u decibelima za i-ti period, jednačina se 2.7.56. može preformulisati na sljedeći način:

$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \sum_{i=1}^N 10^{(L_{E,i} + \Delta_i)/10} \right] + C$	(2.7.57.)

tj. vrednovanje za doba dana izraženo je dodatnim pomjeranjem nivoa.

2.7.25. Ponderisani broj letova

Kumulativni nivo buke procjenjuje se sabiranjem doprinosa svih različitih tipova ili kategorija aviona na različitim rutama leta koja čini scenario aerodroma.

Radi opisa tog procesa sabiranja uvode se dolje navedeni indeksi:

i indeks za tip ili kategoriju avioni,

j indeks za putanju leta ili pomoćnu putanju (ako su pomoćne putanje definisane),

k indeks za segment putanje leta.

Mnogi indispratori za buku, posebno ekvivalentni nivo zvuka, uključuju faktore ponderisanja za doba dana **gi** u svojim definicijama (jednačina 2.7.56. i 2.7.57.).

Proces sabiranja može se pojednostaviti uvođenjem „ponderisanog broja letova”.

$M_{ij} = (g_{day} \cdot N_{ij,day} + g_{evening} \cdot N_{ij,evening} + g_{night} \cdot N_{ij,night})$	(2.7.58.)

Vrijednosti **Nij** predstavljaju broj letova za tip/kategoriju aviona i na putanji (ili pomoćnoj putanji **j** za period dana, veći odnosno noći.

Na osnovu jednačine (2.7.57.) (opšti) kumulativni ekvivalentni nivo zvuka L_{eq} na posmatračkoj tački (x,y) jeste:

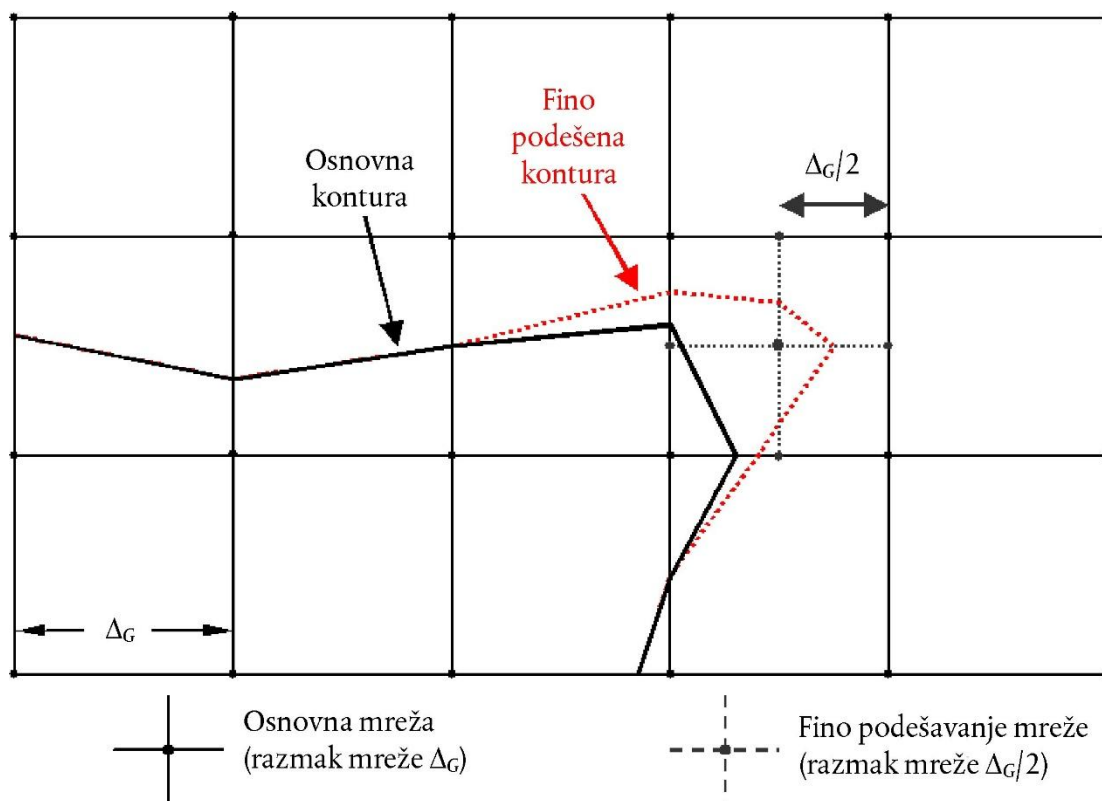
$L_{eq,W}(x,y) = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_i \sum_j \sum_k M_{ij} \cdot 10^{L_{E,ijk}(x,y)/10} \right] + C$	(2.7.59.)

T_0 je referentni vremenski period. Zavisi kao i faktori ponderisanja **gi** – od posebne definicije korišćenog ponderisanog indeksa (npr. L_{DEN}). $L_{E,ijk}$ je doprinos nivoa jednokratnog zvučnog događaja segmenta **k** putanje ili pomoćne putanje **j** za let aviona kategorije **i**. Procjena za $L_{E,ijk}$ je detaljno opisana u odjeljcima od 2.7.14. do 2.7.19.

2.7.26. Proračun za standardnu mrežu i fino podešavanje

Kad se konture buke dobijaju interpolacijom između vrijednosti indeksa na pravougaono raspoređenim tačkama mreže, njihova tačnost zavisi od izbora razmaka mreže (veličina rubrike) Δ_G , posebno među ćelijama kod kojih veliki nagib pri prostornoj raspodjeli indeksa stvara usku zakrivljenost konture (vidjet sliku 2.7.s). Smanjivanjem razmaka unutar mreže mogu se smanjiti interpolacijske greške, međutim time se povećava i broj tačaka mreže, čime se produžuje vrijeme proračuna. Optimiziranje razmaka mreže uključuje pronalaženje ravnoteže između tačnosti modeliranja i vremena proračuna.

Slika 2.7.s Standardna mreža i fino podešavanje mreže



Značajan napredak u efikasnosti proračuna s tačnijim rezultatima ostvaruje se korišćenjem neravnomjerne mreže radi finog podešavanja interpolacije u kritičnim ćelijama. Tehnika prikazana na slici 2.7.s usmjerena je na lokalno sužavanje razmaka unutar mreže dok se većina mreže ne mijenja. To je vrlo jednostavno i postiže se sljedećim koracima:

1. utvrđivanje granične razlike finog podešavanja Δ_{LR} za indeks buke,
2. proračun osnovne mreže za razmak Δ_G ,
3. provjera razlike Δ_L vrijednosti indeksa između dodirnih čvorova mreže,
4. ako postoje razlike $\Delta_L > \Delta_{LR}$, utvrđivanje nove mreže s razmakom $\Delta_G/2$ i procjena nivoa za nove čvorove dobija se na sljedeći način:

Ako	$\Delta L \leq \Delta LR$	kalkulacija nove vrijednosti	linearnom interpolacijom dodirnih vrijednosti.
	$\Delta L > \Delta LR$		potpuno iznova iz osnovnih ulaznih podataka.

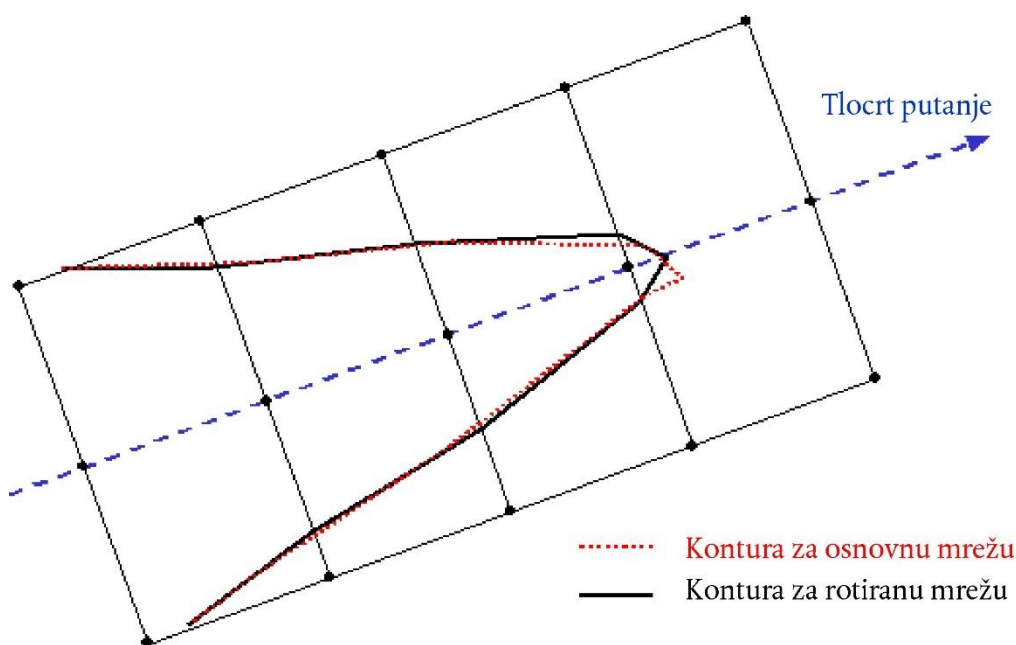
5. ponavljanje 1. do 4. koraka dok sve razlike budu manje od granične razlike,
6. procjena kontura linearnom interpolacijom.

Ako se niz vrijednosti indeksa treba dodati drugima (npr. pri proračunu ponderisanih indeksa sabiranjem odvojenih kontura za dan, večer i noć), potrebno je voditi računa o tome kako bi se osiguralo da su odvojene mreže identične.

2.7.27. Korišćenje rotiranih mreža

U mnogim praktičnim slučajevima kontura buke u stvarnosti prolazi simetrično oko projekcija putanje na površini zemlje. Međutim, ako smjer te putanje nije poravnat s izračunavanjem mreže, to može imati za posljedicu asimetričan oblik konture.

Slika 2.7.t Korišćenje rotirane mreže

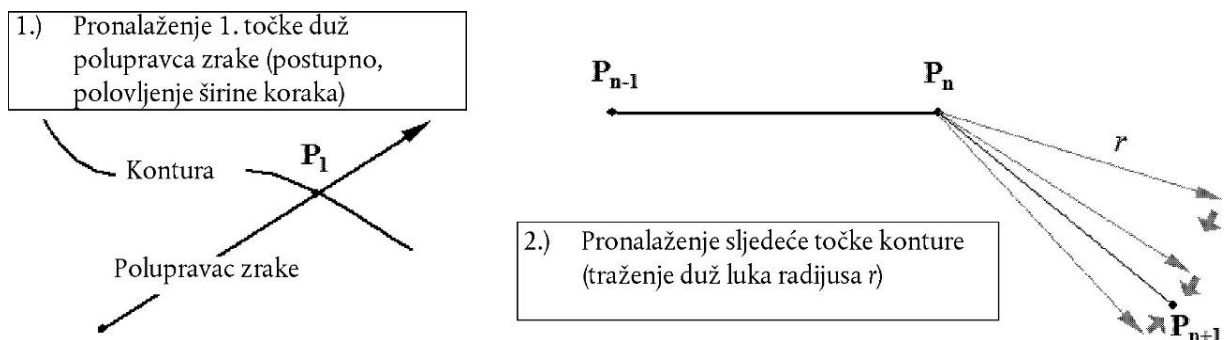


Najjednostavniji način kako bi se izbjegao taj efekt jeste suženje mreže, čime se međutim produžuje vrijeme proračuna. Drugo rješenje usmjereno je na rotiranje mreže za proračun tako da njen smjer bude paralelan s glavnim projekcijama putanje na površini zemlje (tj. obično paralelno s glavnim uzletno-sletnom stazom). Na slici 2.7.t prikazan je učinak te rotacije mreže na oblik konture.

2.7.28. Praćenje kontura

Vremenski vrlo efikasan algoritam, kojim se u zamjenu za malo složeniji proračun može izostaviti proračun vrijednosti indeksa za cijelo polje mreže, radi tako da se kontura izračunava tačku po tačku. Tom se opcijom zahtijevaju dva osnovna koraka koja je potrebno izvršiti i ponoviti (vidjeti sliku 2.7.u):

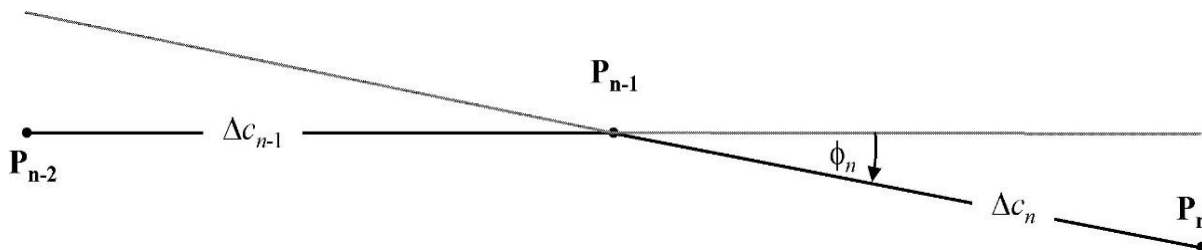
Slika 2.7.u Koncept algoritma za praćenje



U 1. koraku potrebno je na konturi naći tačku P_1 . To se postiže izračunavanjem nivoa indeksa buke L u koracima sa istim razmacima duž „polupravca zrake” od kojeg se očekuje da će se sjeći s potrebnom konturom nivoa LC . Kad se kontura presiječe, razlika $\delta = LC - L$ mijenja predznak. Zatim se širina koraka polovi duž zraka, a traženje se odvija u obrnutom smjeru, sve dok δ ne postane manji nego prethodno utvrđeni prag tačnosti.

U 2. koraku, koji se ponavlja dok kontura ne bude dovoljno definisana, potrebno je naći sljedeću tačku na konturi LC koja se nalazi na određenoj pravolinijskoj udaljenosti r od aktuelne tačke. U uzastopnim ugaonim koracima nivoa indeksa i razlike δ izračunavaju se na krajevima vektora kojima se opisuje luk radijusa r . Odgovarajućim polovljenjem i obrnutim inkrementalnim povećanjem, ovaj put u smjeru vektora, sljedeća se tačka konture određuje prethodno utvrđenom tačnošću.

Slika 2.7. Geometrijski parametri zbog definisanja uslova s obzirom na algoritam za praćenje



Nameće se nekoliko sporednih uslova kako bi se osiguralo da se kontura procijeni dovoljnim stepenom tačnosti (vidjeti sliku 2.7.v):

1. daljina tetive Δ_c (razmak između dvije tačke konture) mora biti unutar intervala $[\Delta_{cmin}, \Delta_{cmax}]$, npr. [10 m, 200 m];
2. odnos daljina između dvije dodirne tetive Δ_{cn} i $\Delta_{cn} + 1$ mora biti ograničen, npr. $0,5 < \Delta_{cn} / \Delta_{cn} + 1 < 2$.
3. s obzirom na dobro prilagođavanje daljine tetive na zakrivljenost konture sljedeći uslov mora biti ispunjen: $\Phi_n \cdot \max(\Delta_{cn} - 1, \Delta_{cn}) \leq \varepsilon (\varepsilon \approx 15 \text{ m})$ pri čemu je ϕ_n razlika smjerova tetive.

Iz iskustva s ovim algoritmom pokazalo se kako se u prosjeku moraju proračunati 2 do 3 vrijednosti indeksa radi određivanja tačke konture s tačnošću većom od 0,01 dB.

Posebno pri potrebnom proračunu velikih kontura tim se algoritmom uveliko ubrzava vrijeme proračuna. Međutim, potrebno je napomenuti da se za njegovo sprovođenje zahtijeva iskustvo, posebno kad se kontura dijeli u odvojena ostrva.

2.8. Izloženost buci

Utvrđivanje područja izloženog buci

Procjena područja izloženog buci temelji se na tačkama ocjene buke na $4 \text{ m} \pm 0,2$ iznad tla, što odgovara tačkama prijemnika definisanim u odjeljcima 2.5., 2.6. i 2.7., koje su proračunate na mreži za pojedinačne izvore.

Tačkama mreže koje se nalaze unutar zgrada dodjeljuje se rezultat nivoa buke tako da se dodijele najtiše obližnje tačke prijemnika buke izvan zgrada, osim za buku aviona za koju se u proračunu ne uzima u obzir prisutnost zgrada i u čijem se slučaju direktno primjenjuje tačka prijemnika buke koja se nalazi u zgradi.

U zavisnosti o razlučivosti mreže, odgovarajuće područje dodjeljuje se svakoj tački proračuna u mreži. Na primjer, za mrežu veličine $10 \text{ m} \times 10 \text{ m}$ svaka tačka procjene predstavlja područje od 100 kvadratnih metara koje je izloženo proračunatom nivou buke.

Dodjeljivanje tačaka procjene buke zgradama bez stanova

Procjena mjere u kojoj su zgrade bez stanova, primjera radi škole i bolnice, izložene buci temelji se na tačkama procjene buke na $4 \pm 0,2$ m iznad tla, što odgovara tačkama prijemnika definisanim u odjeljcima 2.5., 2.6. i 2.7.

U procjeni zgrada bez stanova koje su izložene buci aviona svaka se zgrada povezuje s najbližijom tačkom prijemnika buke koja se nalazi u toj zgradi ili, ako takva tačka ne postoji, u mreži koja okružuje zgradu.

U procjeni zgrada bez stanova koje su izložene zemaljskim izvorima buke tačke prijemnika smještene su na otprilike 0,1 m ispred fasada zgrada. Refleksija od posmatrane fasade isključuju se iz proračuna. Zgrada se zatim povezuje s najbližijom tačkom prijemnika na svojim fasadama.

Utvrđivanje izloženosti stanova i stanara buci

U procjeni izloženosti stanova i stanara buci razmatraju se samo stambene zgrade. Zgradama koje nisu stambene, kao što su zgrade koje služe isključivo kao škole, bolnice, poslovne zgrade ili fabrike, ne dodjeljuju se stanovi ni stanari. Dodjeljivanje stanova i stanara stambenim zgradama mora se temeljiti na najnovijim službenim podacima (u zavisnosti o primjenjivim propisima svake države članice).

Broj stanova i stanara u stambenim zgradama važan je posredni parametar za procjenu izloženosti buci. Nažalost, podaci za te parametre nisu uvijek dostupni. U nastavku je navedeno kako se ti parametri mogu izvesti iz dostupnijih podataka.

Za to se upotrebljavaju sljedeći simboli:

BA = površina tla koju zgrada zauzima

DFS = kvadratura stambenog prostora

DUFS = kvadratura stana

H = visina zgrade

FSI = kvadratura stambenog prostora po stanaru

Dw = broj stanova

Inh = broj stanara

NF = broj spratova

V = obim stambenih zgrada

Za proračun broja stanova i stanara upotrebljava se postupak za slučaj 1. ili postupak za slučaj 2., u zavisnosti od dostupnosti podataka.

Slučaj 1.: dostupni su podaci o broju stanova i stanara

1.A: Broj stanara poznat je ili je procijenjen na osnovu broja stanova. U tom slučaju broj stanara zgrade je zbir broja stanara u svim stanovima u zgradi:

$$Inh_{building} = \sum_{i=1}^n Inh_{dwellingunit_i} \quad (2.8.1.)$$

1.B: Broj stanova ili stanara poznat je samo za područja veća od zgrade, primjera radi statistička područja, gradske blokove, četvrti ili čak cijelu opštinu. U tom slučaju se broj stanova i stanara zgrade procjenjuje na osnovu obima zgrade:

$$Dw_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Dw_{total} \quad (2.8.2.a)$$

$$Inh_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Inh_{total} \quad (2.8.2.b)$$

Indeks „total” se odnosi na predmetno područje. Obim zgrade izračunava se množenjem površine tla koju zgrada zauzima i njene visine:

$$V_{building} = BA_{building} \times H_{building} \quad (2.8.3.)$$

Ako visina zgrade nije poznata, procjenjuje se prema broju spratova $N_{Fbuilding}$, uz pretpostavku prosječne visine od 3 m za svaki sprat:

$$H_{building} = N_{Fbuilding} \times 3m \quad (2.8.4.)$$

Ako ni broj spratova nije poznat, upotrebljava se prethodno određena vrijednost za broj spratova koja je reprezentativna za taj dio grada. Ukupni obim stambenih zgrada na posmatranom području V_{total} izračunava se sabiranjem obima svih stambenih zgrada na tom području:

$V_{total} = \sum_{i=1}^n V_{building_i}$	(2.8.5.)

Slučaj 2.: nisu dostupni podaci o broju stanara

U tom se slučaju broj stanara procjenjuje na osnovu prosječne kvadrature stambenog prostora po stanaru, **FSI**. Ako taj parametar nije poznat, upotrebljava se njegova prethodno određena vrijednost.

2.A: Kvadratura stambenog prostora poznata je i dobijena na osnovu kvadrature stanova.

U tom se slučaju broj stanara u svakom stanu procjenjuje kako slijedi:

$Inh_{dwelling_{unit_i}} = \frac{DUFS_i}{FSI}$	(2.8.6.)

Ukupan broj stanara zgrade može se procijeniti kao u slučaju 1.A.

2.B: Kvadratura stambenog prostora poznata je za cijelu zgradu, tj. zbir kvadratura stambenog prostora svih stanova u zgradi.

U tom slučaju broj stanara procjenjuje se kako slijedi:

$Inh_{building} = \frac{DFS_{building}}{FSI}$	(2.8.7.)

2.C: Kvadratura stambenog prostora poznata je samo za područja veća od zgrade, primjera radi statistička područja, gradske blokove, kvartove ili čak cijelu opštinu.

U tom slučaju broj stanara zgrade se procjenjuje na osnovu obima zgrade kako je opisano u slučaju 1.B, a ukupan broj stanara procjenjuje se kako slijedi:

$Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI}$	(2.8.8.)

2.D: Kvadratura stambenog prostora nije poznata.

U tom se slučaju broj stanara zgrade procjenjuje kako je opisano u slučaju 2.B, a kvadratura stambenog prostora procjenjuje se kako slijedi:

$DFS_{building} = BA_{building} \times 0.8 \times NF_{building}$	(2.8.9.)

Faktor **0,8** je konverzijski faktor za pretvaranje bruto površine zgrade u kvadraturu stambenog prostora. Ako je za određeno područje reprezentativan neki drugi faktor, onda se on i upotrebljava i to se mora jasno dokumentovati. Ako broj spratova zgrade nije poznat, on se procjenjuje na osnovu visine zgrade, $H_{building}$, a rezultat je obično broj spratova izražen brojem koji nije cijeli broj:

$NF_{building} = \frac{H_{building}}{3m}$	(2.8.10.)

Ako nije poznata visina zgrade ni broj spratova, upotrebljava se prethodno određena vrijednost za broj spratova koja je reprezentativna za taj dio grada.

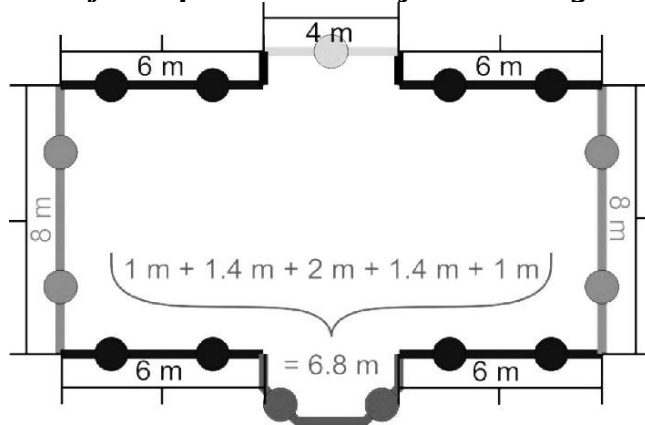
Dodjeljivanje tačaka procjene buke stanovima i stanarima

Procjena izloženosti stanova i stanara buci temelji se na tačkama procjene buke na $4 \pm 0,2$ m iznad tla, što odgovara tačkama prijemnika definisanim u odjeljcima 2.5., 2.6. i 2.7.

U proračunu broja stanova i stanara koji su izloženi buci aviona, svi se stanovi i stanari u zgradi povezuju s najbučnijom točkom prijemnika buke koja se nalazi u toj zgradi ili, ako takva tačka ne postoji, u mreži koja okružuje zgradu.

U proračunu broja stanova i stanara koji su izloženi zemaljskim izvorima buke, tačke prijemnika smještene su na otprilike 0,1 m ispred fasada stambenih zgrada. Refleksije od posmatrane fasade isključuju se iz proračuna. Za lociranje tačaka prijemnika upotrebljava se postupak za slučaj 1. ili postupak za slučaj 2.

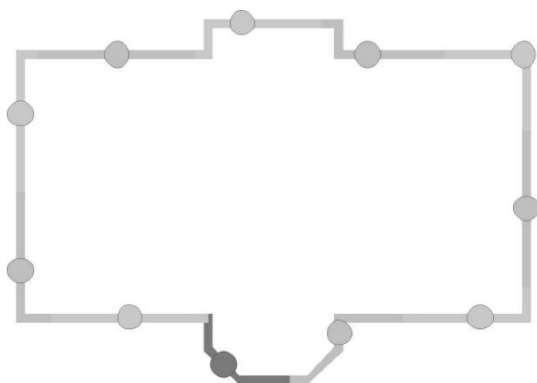
Slučaj 1.: fasade razdvojene u segmente podjednake daljine na svakoj fasadi



Slika 2.8.a Primjer lokacije tačaka prijemnika oko zgrade prema postupku za slučaj 1.

- (a) Segmenti dalji od 5 m razdvajaju se u što dalje segmente podjednake daljine, ali ne dalje od 5 m. Tačke prijemnika postavljaju se na sredini svakog jednakog dijela.
- (b) Ostali segmenti dalji od 2,5 m predstavljeni su jednom tačkom prijemnika na sredini svakog segmenta.
- (c) Preostali susjedni segmenti ukupne daljine veće od 5 m smatraju se polilinijskim objektima slično kao u (a) i (b).

Slučaj 2.: fasade razdvojene prema određenoj udaljenosti od početka poligona



Slika 2.8.b Primjer lokacije tačaka prijemnika oko zgrade prema postupku za slučaj 2.

- (a) Fasade se razmatraju odvojeno ili se razdvajaju u djelove daljine 5 m, a tačka prijemnika nalazi se na sredini fasade ili petometarskog segmenta.
- (b) Na sredini preostalog dijela takođe se postavlja tačka prijemnika.

Dodjeljivanje stanova i stanara tačkama prijemnika

Ako su dostupne informacije o položaju stanova na projekcije putanje u odnosu na zgrade zgrade, svaki se stan i njegovi stanari dodjeljuju tački prijemnika na najizloženijoj fasadi predmetnog stana. Na primjer, to je slučaj kod samostojećih kuća, dvojnih kuća, kuća u nizu ili stambenih zgrada kod kojih je poznata unutrašnja podjela zgrade ili kod zgrada na osnovu čije se površine sprata može pretpostaviti da imaju samo jedan stan na svakom spratu ili zgrada na osnovu čije se površine sprata i visine može pretpostaviti da u zgradi postoji samo jedan stan.

Ako nisu dostupne informacije o položaju stanova na projekcije putanje na površini zemlje u odnosu na zgrade, kako je prethodno objašnjeno, za svaku zgradu, u zavisnosti od slučaja, primjenjuje se jedna od dvije sljedeće metode za procjenu mjere u kojoj su stanovi i stanari u toj zgradi izloženi buci.

a) Dostupne informacije upućuju na to da su stanovi u stambenoj zgradi smješteni tako da im je samo jedna fasada izložena buci.

U tom slučaju pripisivanje broja stanova i stanara tačkama prijemnika ponderiše se prema daljini predmetne fasade u skladu s postupkom iz **slučaja 1.** ili **slučaja 2.** tako da zbir svih tačaka prijemnika predstavlja ukupan broj stanova i stanara koji su dodijeljeni zgradi.

b) Dostupne informacije upućuju na to da su stanovi u stambenoj zgradi smješteni tako da im je više fasada izloženo buci ili informacije o broju fasada stanova koje su izložene buci nisu dostupne.

U tom se slučaju za svaku zgradu skup povezanih lokacija prijemnika dijeli na donju i gornju polovinu na osnovu srednje vrijednosti proračunatih nivoa procjene za svaku zgradu. U slučaju neparnog broja tačaka prijemnika primjenjuje se postupak u kojem se isključuje lokacija prijemnika s najnižim nivoom buke.

Za svaku tačku prijemnika u gornjoj polovini skupa podataka broj stanova i stanara ravnomjerno se dijeli tako da zbir svih tačaka prijemnika u gornjoj polovini skupa podataka predstavlja ukupan broj stanova i stanara. Prijemnicima u donjoj polovini skupa podataka ne dodjeljuju se stanovi ni stanari.

3. ULAZNI PODACI

Ulazni podaci koji treba da se koriste pri primjeni prethodno navedenih metoda izneseni su u **Dodacima F do I.**

U slučajevima kad ulazni podaci iz Dodataka F do I nisu primjenjivi ili uzrokuju odstupanja od realnih vrijednosti koja ne zadovoljavaju uslove iz 2.1.2. i 2.6.2., mogu se koristiti druge vrijednosti, pod uslovom da su adekvatno dokumentovane te da je adekvatno dokumentovana metodologija koja je korišćena za njihovo dobijanje, uključujući dokaz da su odgovarajući. Te informacije moraju biti dostupne javnosti.

4. METODE MJERENJA

U slučajevima kada se, iz bilo kojeg razloga, vrše mjerenja, ona moraju biti u skladu s načelima za dugotrajna mjerenja prosjeka specifikovanim u ISO 1996-1:2003 i ISO 1996-2:2007 ili, za buku aviona, ISO 20906:2009.

Dodatak A

Zahtjevi u pogledu podataka

U poglavlju 2.7.6. glavnog teksta opisuju se uopšteno zahtjevi za posebne podatke za svaki pojedinačni slučaj kojima se opisuju aerodrom i njene operacije i koji su potrebni za proračun kontura buke. Sljedeće su tabele ispunjene primjerima podataka za hipotetički aerodrom. Konkretni formati podataka uopšteno će zavisi o zahtjevima i potrebama posebnog sistema modeliranja buke i od scenarija studije.

Napomena: Preporučuje se da se geografske informacije (referentne tačke itd.) navode u Dekartovim koordinatama. Izbor određenog koordinatnog sistema obično zavisi od raspoloživih geografskih karata.

A1 OPŠTI PODACI O AERODROMU

Oznaka aerodroma	hipotetički aerodrom
Koordinatni sistem	UTM, zona 15, datum WGS-84
Referentna tačka aerodroma (ARP)	3 600 000 m E 6300 000 m N srednja tačka poletno-sletne staze 09L-27R
Nadmorska visina ARP	120m /
Prosječna temperature vazduha na ARP (*)	12,0 C
Prosječna relativna vlažnost vazduha na ARP (*)	60 %

Prosječna brzina i smjer vjetra (*)	5 čvorova (kt)	270 stepeni
Izvor topografskih podataka	nepoznato	
(*) Ponoviti za svaki vremenski interval koji nas zanima (doba dana, godišnje doba itd.)		

A2 OPIS POLETNO-SLETNE STAZE

Oznaka poletno-sletne staze	09L	
Početak poletno-sletne staze	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Kraj poletno-sletne staze	3 603 000 m E	6 302 000 m N
Početak kretanja na tlu	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Prag sletne staze	3 599 700 m E	6 302 000 m N
Nadmorska visina početka poletno-sletne staze	110 m	
Srednji nagib poletno-sletne staze	0,001	

Za pomjerene pragove, opis uzletno-sletne staze može se ponoviti ili se pomjereni pragovi mogu opisati u okviru opisa projekcija putanje na površini zemlje.

A3 OPIS PROJEKCIJA PUTANJE NA POVRŠINI ZEMLJE

U nedostatku radarskih podataka potrebne su sljedeće informacije za opisivanje pojedinačnih projekcija putanje na površini zemlje.

Br. putanje	001
Oznaka putanje	Dep 01-09L
Od poletno-sletne staze	09L
Vrsta putanje	odlet (Dep.)
Pomjeranje od početka kretanja na tlu	0 m
Broj pomoćnih putanja	7

Opis glavne putanje			
Br. segmenta	Pravolinijski	Luk krive	Standardna

	(m)	L/D	Promjena smjera leta (*)	Poluprečnik (m)	devijacija za lateralnu disperziju na kraju segmenta (m)
1	10 000				2 000
3		D	90, 00	3000	2 500
4	20 000				3 000

Br. putanje 002

Oznaka putanje App 01-09L – Disp 300

Od poletno-sletne staze 09L

Vrsta putanje prilaz (App.)

Pomjeranje od početka kretanja na tlu 300 m

Broj pomoćnih putanja 1

Opis glavne putanje

Br. segmenta	Pravolinijski (m)	Luk krive			Standardna devijacija za lateralnu disperziju na kraju segmenta (m)
		L/D	Promjena smjera leta (*)	Poluprečnik (m)	
1	30 000				0

Podaci o prilaznoj putanji	
Ugao poniranja za prilazne putanje	2,7°
Visina leta pri presretanju ravni poniranja	4 000 ft

A4 OPIS VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

Referentni period	366 d = 8 784 h (od 1. januara 2014. do 31. decembra 2014)
Doba dana – period I	od 7 do 19 sati = 12 h
Doba dana – period II	od 19 do 23 sati = 4 h
Doba dana – period III	od 23 do 7 sati = 8 h

OBRAZAC S PODACIMA O VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU – KRETANJA PO PUTANJAMA			
Br. projekcije putanja na površinu zemlje	001		
Oznaka putanje	Dep 01-09L		
Oznaka aerodroma	Kretanje tokom vremenskog perioda		
	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
Br. projekcije putanja na površinu zemlje	002		
Oznaka putanje	Dep 01-09L – Disp 300		
Oznaka aerodroma	Kretanje tokom vremenskog perioda		

	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 OBRAZAC S PODACIMA O LETNOJ PROCEDURI

Primjer za Boeing 727-200 u skladu s Poglavljem 3., dobijen iz radarskih podataka koristeći uputstva navedena u poglavlju 2.7.9. glavnog teksta.

Oznaka aviona		B727C3		
NDP identifikator iz baze podataka ANP		JT8E5		
Broj motora		3		
Način rada		odlet		
Stvarna masa aviona (t)		71,5		
Čeoni vjetar (m/s)		5		
Temperatura (°C)		20		
Nadmorska visina aerodroma (m)		83		
Segment	Udaljenost od RP	Visina (m)	Brzina po	Vrijednost
br.	(1) (m)		horizontali (m/s)	snage motora (²)
1	0	0	0	14 568
2	2 500	0	83	13 335
3	3 000	117	88	13 120
4	4 000	279	90	13 134

5	4 500	356	90	13 147
6	5 000	431	90	13 076
7	6 000	543	90	13 021
8	7 000	632	93	12 454
9	8 000	715	95	10 837
10	10 000	866	97	10 405

11	12 000	990	102	10 460
12	14 000	1 122	111	10 485
13	16 000	1 272	119	10 637
14	18 000	1 425	125	10 877
15	20 000	1 581	130	10 870
16	25 000	1 946	134	10 842
17	30 000	2 242	142	10 763
(1)Referentna tačka RP je početak kretanja za odlet i praga sletne staze za prilaz (2)Jedinice odgovaraju jedinicama u bazi podataka ANP				

Primjer proceduralnog profila na osnovu podataka o karakteristikama aviona sačuvanih u bazi podataka ANP:

Oznaka aviona iz baze podataka ANP			B727C3	
NPD identifikator iz baze podataka ANP			JT8E5	
Broj motora			3	
Način rada			odlet	
Stvarna masa aviona (t)			71,5	
Čeonij vjetar			5	
Temperatura (°C)			15	
Nadmorska visina aerodroma (m)			100	
Segment br.	Način rada	Cilj	Zakrilca	Vrijednost snage motora
1	polijetanje		5	polijetanje
2	početno penjanje	visina 1 500 ft	5	polijetanje

3	uvlačenje zakrilaca	210 kts IAS ROC 750 ft/min	0	maks. penjanje
4	ubrzavanje	210 kts IAS ROC 1500 ft/min	0	maks. penjanje
5	penjanje	10 000 ft	0	maks. penjanje

DODATAK B

PRORAČUNI PERFORMANSI LETA

Pojmovi i simboli

Pojmovi i simboli koji se upotrebljavaju u ovom dodatku usklađeni su s onima koje obično upotrebljavaju vazduhoplovni inženjeri. Neki osnovni termini ukratko su objašnjeni u daljem tekstu za korisnike koji nijesu upoznati s njima. Kako bi se smanjilo neslaganje s glavnim dijelom metode, simboli su uglavnom definisani zasebno u ovom dodatku. Količinama koje su navedene u glavnom dijelu metode dodijeljeni su uobičajeni simboli; oni simboli koji se u ovom dodatku upotrebljavaju drugačije označeni su zvjezdicom (*). U određenoj mjeri jedinice koje se upotrebljavaju u SAD i SI jedinice stavljaju se jedne uz druge kako bi se očuvale konvencije s kojima su upoznati korisnici iz različitih disciplina.

Pojmovi

Prelomna tačka Vidi pod „suva snaga”.

Kalibrisana brzina leta (Inače se naziva ekvivalentna ili indikovana brzina leta.) Brzina aviona u odnosu na vazduh koji pokazuje kalibrisani instrument u avion. Stvarna brzina leta, koja je obično veća, može se izračunati iz kalibrisane brzine leta uz poznavanje gustine vazduha.

Korigovani neto potisak Neto potisak je potisna sila koju motor prenosi na strukturu aviona. Pri zadatom režimu rada motora (*EPR* ili N_1) neto potisak pada s gustinom vazduha pri porastu visine; korigovani neto potisak je potisak na nivou mora.

Suva snaga Za specifične maksimalne temperature sastavnih djelova, potisak motora pada s porastom temperature okolnog vazduha i obratno. To znači da postoji kritična temperatura vazduha iznad koje se *izračunati potisak motora* ne može postići. Kod većine savremenih motora to se naziva „temperatura suve snage” jer se na nižim temperaturama vazduha potisak automatski ograničava na izračunati potisak motora kako bi se produžio

životni vijek motora. Potisak ionako pada pri temperaturama iznad temperature suve snage, što se često naziva prelomnom tačkom ili prelomnom temperaturom.

Brzina	Magnituda vektora brzine aviona (u odnosu na koordinatni sistem aerodroma).
Izračunati potisak motora	Životni vijek motora aviona uveliko zavisi od radnih temperatura njegovih sastavnih djelova. Što je veća generisana snaga ili potisak, više su temperature i kraći životni vijek. Kako bi se postigla ravnoteža između zahtjeva u vezi s performansama i onih u vezi sa životnim vijekom, motorima na kojima je ograničena snaga dodijeljene su <i>količine snage motora</i> za polijetanje, penjanje i krstarenje koje određuju uobičajene maksimalne vrijednosti režima rada motora.
Parametar podešavanja potiska	Pilot ne može odabrati određeni potisak motora; umjesto toga on/ona bira odgovarajuću vrijednost tog parametra koja se prikazuje u pilotskoj kabini. Obično se radi o odnosu pritiska motora (<i>EPR</i>) ili o brzini obrtanja niskopritisnog rotora (ili ventilatora) (N_1).

Simboli

Količine su bezdimenzionalne ako nije drugačije navedeno. Simboli i skraćenice koji nijesu navedeni u daljem tekstu upotrebljavaju se samo lokalno i definisani su u tekstu. Indeksi 1 i 2 označavaju uslove na početku i na kraju segmenta. Crte iznad teksta označavaju srednje vrijednosti, tj. prosjek početnih i krajnjih vrijednosti.

a prosječno ubrzanje (ft/s²)

a_{max} najveće raspoloživo ubrzanje (ft/s²)

A, B, C, D koeficijenti zakrilaca

E, F, GA, B , koeficijenti potiska motora

H

F_n neto potisak po motoru (lbf)

F_n/δ korigovani neto potisak po motoru (lbf)

G gradijent penjanja

G' gradijent penjanja kod otkaza jednog motora

G_R srednji nagib poletno-sletne staze, pozitivan uzbrdo

g gravitaciono ubrzanje (ft/s²)

ISA međunarodna standardna atmosfera (International Standard Atmosphere)

N^* broj motora koji daju potisak

R odnos između otpora i uzgona C_D/C_L

ROC stopa uspona po segmentu (ft/min)

s pređena udaljenost u odnosu na tlo duž projekcije putanje na površinu zemlje

	(ft)
S_{TO8}	dužina zaleta pri čeonom vjetru od 8 čvorova (ft)
S_{TOG}	korigovana dužina zaleta uzimajući u obzir w i G_R (ft)
S_{TOw}	dužina zaleta pri čeonom vjetru w (ft)
T	temperatura vazduha (°C)
T_B	prelomna temperatura (°C)
V	brzina na horizontali u čvorovima (kt)
V_C	kalibrisana brzina kroz vazduh u čvorovima (kt)
V_T	stvarna brzina leta u čvorovima (kt)
W	masa aviona (lb)
w	brzina čeonog vjetra u čvorovima (kt)
Δs	dužina segmenta bez vjetra projektovana na projekciju putanje na površinu zemlje (ft)
Δs_w	projekcija dužine segmenta na tlu korigovana za čeon vjetar (ft)
δ	p/p_0 , odnos između vazdušnog pritiska u okolini aviona i standardnog vazdušnog pritiska na srednjem nivou mora: $p_0 = 101,325$ kPa (ili 1 013,25 mb)
ε	bočni nagib u radijanima
γ	ugao penjanja/spuštanja u radijanima
θ	$(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ odnos između temperature vazduha na visini i standardne temperature vazduha na srednjem nivou mora: $T_0 = 15,0$ °C
σ^*	$\rho/\rho_0 =$ odnos između gustine vazduha na visini i vrijednosti na srednjem nivou mora (takođe, $\sigma = \delta$)

B1 UVOD

Sinteza putanje leta

U ovom se dodatku preporučuju postupci za proračun profila leta aviona na osnovu navedenih aerodinamičkih parametara i parametara pogonske grupe, težine aviona, atmosferskih uslova, projekcija putanje na površini zemlje i operativnog postupka (konfiguracije leta, režima rada motora, progresivne brzine, vertikalne brzine itd.). Operativni postupak opisan je nizom proceduralnih koraka kojima se propisuju načini leta za određeni profil.

Profil leta, za uzlijetanje ili za prilaženje, prikazan je nizom pravolinijskih segmenata čiji se krajevi nazivaju tačkama profila. Profil se izračunava pomoću aerodinamičkih jednačina i jednačina potiska koje sadrže brojne koeficijente i konstante koje moraju biti na raspolaganju za posebne kombinacije struktura aviona i motora. Taj postupak proračuna opisan je u tekstu kao postupak sinteze putanje leta.

Osim parametara performansi aviona, koji se mogu pronaći u bazi podataka ANP, te jednačine zahtijevaju da se posebno navede: 1. bruto težina aviona, 2. broj motora, 3. temperatura zrak, 4. nadmorska visina uzletno-sletne staze i 5. proceduralni koraci (izraženi u smislu režima rada motora, otklona zakrilaca, brzine leta i, tokom ubrzavanja, prosječne brzine vertikalnog penjanja/snižavanja) za svaki segment tokom uzlijetanja i prilaženja. Svaki segment zatim se razvrstava kao kretanje na tlu, uzlijetanje ili slijetanje, penjanje konstantnom brzinom, smanjivanje snage, penjanje s ubrzavanjem sa ili bez uvlačenja zakrilaca, snižavanje sa ili bez usporavanja i/ili upotrebe zakrilaca ili završni prilaz prilikom slijetanja. Profil leta sastavlja se korak po korak, pri čemu su početni parametri za svaki segment jednaki onima na kraju prethodnog segmenta.

Parametri aerodinamičkih performansi u bazi podataka ANP namijenjeni su za dobijanje razumno tačnog prikaza stvarne putanje leta aviona u određenim referentnim uslovima (vidjeti odjeljak 2.7.6. glavnog teksta). Međutim, pokazalo se da su aerodinamički parametri i koeficijenti motora primjereni za temperature vazduha do 43 °C, nadmorske visine aerodroma do 4 000 stopa i unutar raspona težine navedenog u bazi podataka ANP. Jednačine stoga omogućavaju proračun putanje leta u drugim uslovima; tj. pri nereferentnoj težini aviona, brzini vjetra, temperaturi vazduha i nadmorskoj visini uzletno-sletne staze (pritisaku zrak), obično s dostatnom tačnošću za proračun prosječnih kontura nivoa zvuka oko aerodroma.

U poglavlju B-4 objašnjava se kako se pri odletima uzimaju u obzir učinci zaokreta leta. Time se omogućava uzimanje u obzir bočnog nagiba pri proračunu učinka lateralne usmjerenosti (učinci opreme). Isto tako, tokom zaokreta leta, gradijenti penjanja uopšteno će se smanjiti u zavisnosti o radijusu zaokreta i brzine aviona. (Učinci zaokreta tokom završnog prilaza složeniji su i nisu obuhvaćeni u ovom trenutku. Međutim, oni će rijetko bitno utjecati na konture buke.)

U odjeljcima od B-5 do B-9 opisuje se preporučena metodologija za generisanje profila leta prilikom odleta, na osnovu koeficijenata iz baze podataka ANP i proceduralnih koraka.

U odjeljcima B-10 i B-11 opisuje se upotrijebljena metodologija za generisanje profila leta prilikom prilaza, na osnovu koeficijenata iz baze podataka ANP i letnih procedura.

U poglavlju B-12 nalaze se primjeri proračuna.

Dodati su zasebni skupovi jednačini za određivanje neto potiska koji stvaraju mlazni motori i elise avioni. Ako nije navedeno drugačije, jednačine za aerodinamičke performanse aviona primjenjuju se jednako na avione na mlazni pogon i na avione na elisni pogon.

Korišćeni matematički simboli definisani su na početku ovog dodatka i/ili prilikom prve upotrebe. U svim jednačinama jedinice koeficijenata i konstanti moraju, naravno, biti u skladu s jedinicama odgovarajućih parametara i varijabila. Radi usklađenosti s bazom podataka ANP, u ovom se dodatku slijede konvencije inženjerstva performansi aviona; udaljenosti i visine su izražene u stopama (ft), brzina u čvorovima (kt), masa u funtama (lb), sila u funtama sile (neto potisak korigovan za visoke temperature) i tako dalje, iako su neke dimenzije (npr. atmosferske) izražene u SI jedinicama. Izrađivači modela koji upotrebljavaju druge sisteme jedinica trebali bi obratiti posebnu pažnju na primjenu odgovarajućih faktora konverzije pri prilagođavanju jednačini svojim potrebama.

Analiza putanje leta

U nekim primjenama modeliranja podaci o putanji leta ne pružaju se u obliku proceduralnih koraka, već kao koordinate u položaju i vremenu, obično određene analizom radarskih podataka. To je opisano u poglavlju 2.7.7. glavnog teksta. U tom se slučaju jednačine iz ovog dodatka upotrebljavaju „unazad”; parametri potiska motora izvode se iz kretanja avioni, a ne obratno. Uopšteno, nakon što se proračuna prosjek podataka o putanji leta i smanji na oblik segmenta, pri čemu se svaki segment razvrstava na osnovi penjanja ili snižavanja, ubrzavanja ili usporavanja te promjena potiska i zakrilaca, pa je relativno jednostavno uporediti sa sintezom koja često uključuje iterativne procese.

B2 POTISAK MOTORA

Potisna sila koju stvara svaki motor jedna je od pet vrijednosti koje treba definisati na kraju svakog segmenta putanje leta (ostale su vrijednosti visina, brzina, režim rada motora i bočni nagib). Neto potisak predstavlja sastavni dio bruto potiska motora koji je na raspolaganju za pogon. Za aerodinamičke i akustičke proračune, neto potisak se navodi u odnosu na standardni pritisak zraka na srednjem nivou mora. To nazivamo korigovanim neto potiskom, F_n / δ .

Tu će biti riječ o neto potisku dostupnom pri radu s određenom količinom snage motora ili o neto potisku do kojeg dolazi kad se parametar za podešavanje potiska podesi

na određenu vrijednost. Za turbomlazni ili turboventilatorski motor koji radi s određenom količinom snage motora, korigovani neto potisak dobija se primjenom jednačine

$$\mathbf{F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T} \quad \text{(B-1)}$$

pri čemu:

F_n je neto potisak po motoru (lbf),

δ je odnos vazdušnog pritiska u okolini aviona u odnosu na standardni vazdušni pritisak na srednjem nivou mora, tj. na 101,325 kPa (ili 1 013,25 mb) [ref. 1.],

F_n/δ je korigovani neto potisak po motoru (lbf),

V_C je kalibrisana brzina leta u čvorovima (kt),

T je ambijentalna temperatura vazduha u kojem radi avion (C) i

E, F , su konstante potiska motora ili koeficijenti za temperature ispod temperature za G_A , suvu snagu motora pri količini snage motora u upotrebi (na trenutnom segmentu G_B, H polijetanja/penjanja ili prilazne putanje leta), izražene u jedinicama lb.s/ft, lb/ft, lb/ft², lb/°C. Dostupne su u bazi podataka ANP.

U bazi podataka ANP takođe se navode podaci koji omogućavaju proračun neproračunatog potiska motora kao funkcije parametra podešavanja potiska. Neki proizvođači definišu taj parametar kao odnos pritiska motora (EPR), a drugi kao brzinu niskopritisnog rotora ili brzinu ventilatora, N_1 . Kad je taj parametar EPR, jednačina B-1 zamjenjuje se sljedećom:

$$\mathbf{F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_1 \cdot EPR + K_2 \cdot EPR^2} \quad \text{(B-2)}$$

pri čemu su K_1 i K_2 koeficijenti iz baze podataka ANP koji se odnose na korigovani neto potisak i odnos pritiska motora u blizini odnosa pritiska motora od interesa za Machov broj određenog aviona.

Kad je brzina obrtanja motora N_1 parametar koji posada u pilotskoj kabini upotrebljava za podešavanje potiska, generalizovana jednačina potiska postaje

$$\mathbf{F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_3 \cdot \left(\frac{N_1}{\vartheta} \right) + K_4 \cdot \left(\frac{N_1}{\vartheta} \right)^2} \quad \text{(B-3)}$$

pri čemu:

N_1 je brzina obrtanja niskopritisnog kompresora (ili ventilatora) motora i stepeni turbine(%),

$\theta = (T + 273)/288,15$, odnos apsolutne ukupne temperature na ulazu motora u odnosu na

apsolutnu standardnu temperaturu vazduha na srednjem nivou mora [ref. 1.],

$$\frac{N_1}{\vartheta}$$

je korigovana brzina niskopritisnog rotora (%), i

K_3, K_4 su konstante izvedene iz podataka o ugrađenom motoru koje obuhvataju brzine N_1 od interesa.

Napominjemo da za određeni avion E, F, GA, GB i H u jednačinama B-2 i B-3 mogu imati različite vrijednosti od onih u jednačini B-1.

Neće svaki član jednačine uvijek biti značajan. Na primjer, za motore na kojima je ograničena snaga koji rade na temperaturama zrak ispod prijelomne tačke (obično je to 30°C) član temperature možda neće biti potreban. Za motore na kojima nije ograničena snaga, temperatura okolice mora se uzeti u obzir pri određivanju proračunatog potiska. Iznad temperature za suhu snagu motora treba upotrebljavati drugačiji skup koeficijenata potiska motora (E, F, GA, GB i H) high za određivanje raspoložive nivoa potiska. U tom bi slučaju uobičajena praksa bila proračunati F_n/δ koristeći koeficijent za nisku temperaturu i koeficijent za visoku temperaturu te koristiti viši nivo potiska za temperature ispod temperature za suhu snagu motora odnosno niži proračunati nivo potiska za temperature iznad temperature za suhu snagu motora.

Ako su dostupni samo koeficijenti potiska za niske temperature, može se koristiti sljedeći odnos:

$$(F_n/\delta)_{\text{high}} = F \cdot VC + (E + H \cdot TB) \cdot (1 - 0,006 \cdot T)/(1 - 0,006 \cdot TB) \quad (B-4)$$

pri čemu:

$(F_n/\delta)_{\text{high}}$ je neto potisak korigovan za visoke temperature (u funtama sile),
 TB je prijelomna temperatura (u nedostatku konačne vrijednosti pretpostavimo unaprijed datu vrijednost od 30 °C).

U bazi podataka ANP nalaze se vrijednosti za konstante i koeficijente u jednačinama B-1 do B-4.

Za avione s elisom, korigovani neto potisak po motoru treba iščitati iz grafikona ili proračunati pomoću jednačine

$$F_n/\delta = (326 \cdot \eta \cdot P_p/VT) / \delta \quad (B-5)$$

pri čemu:

η je efikasnost elise za određenu konfiguraciju elise i funkcija je brzine obrtanja elise i brzine leta aviona,

VT je stvarna brzina leta u čvorovima (kt),

P_p je neto potisna snaga za određene uslove leta, npr. maks. snaga uzlijetanja ili maks. snaga penjanja u ks.

Parametri u jednačini B-5 dostupni su u bazi podataka ANP za vrijednosti maksimalnog potiska pri uzlijetanju i maksimalnog potiska pri penjanju.

Stvarna brzina VT procjenjuje se na osnovi kalibrišene brzine leta VC pomoću odnosa

$$V_T = V_C / \sigma \quad (B-6)$$

pri čemu je σ odnos između gustine zrak u okolini aviona u odnosu na vrijednost na srednjoj nivou mora.

Uputstva za rad sa smanjenim potiskom prilikom uzlijetanja

Često je težina avioni pri uzlijetanju ispod najviše dopuštene težine i/ili je raspoloživa daljina uzletno-sletne staze veća od najmanje koja je potrebna pri upotrebi najvećeg potiska pri uzlijetanju. U tim je slučajevima uobičajena praksa smanjiti potisak motora ispod maksimalne nivoa kako bi se produžio životni vijek motora i, ponekad, u svrhu smanjenja buke. Potisak motora može se smanjiti samo na nivoa koje održavaju potrebnu sigurnosnu granicu. Postupak proračuna koji upotrebljavaju zračni prijevoznici kako bi odredili primjerenu količinu smanjenja potiska tome je prilagođen: proračun je kompleksan i uzima u obzir brojne čimbenike, među kojima su težina pri uzlijetanju, temperatura okolnog zrak, utvrđene udaljenosti uzletno-sletne staze, nadmorska visina uzletno-sletne staze i kriterijumi za visinu zapreka uzletno-sletne staze. Stoga se iznos smanjenja potiska razlikuje od leta do leta.

Budući da smanjeni potisak može uveliko utjecati na konture buke prilikom odleta, izrađivači modela trebali bi u razumnoj mjeri voditi računa o njemu i, kako bi na najbolji mogući način predvidjeli njegove učinke, tražiti praktične savjete od zračnih prijevoznika.

Ako takvo savjetovanje nije dostupno, uputno ih je uzeti u obzir alternativnim sredstvima. Nije praktično doslovno prenijeti proračune zračnih prijevoznika za potrebe modeliranja buke, niti bi oni bili primjereni uz uobičajena pojednostavljenja i približne vrijednosti koje se upotrebljavaju za potrebe proračuna dugotrajne prosječne nivoa buke. Kao provediva alternativa dostupne su sljedeće smjernice. Treba naglasiti da su u ovom području u tijeku značajna istraživanja i stoga ove smjernice podliježu promjenama.

Analizom podataka iz uređaja za bilježenje podataka o letu pokazalo se da je nivo smanjenja potiska snažno povezana s odnosom između stvarne težine pri uzlijetanju i regulirane težine pri uzlijetanju (RTOW), sve do fiksne donje granice ([31](#)); tj.

$$F_n / \delta = (F_n / \delta)_{\max} \cdot W / W_{RTOW} \quad (B-7)$$

pri čemu je $(F_n / \delta)_{\max}$ maksimalni proračunati potisak, W je stvarna bruto težina pri uzlijetanju i WRTOW je regulirana težina pri uzlijetanju.

Regulirana težina pri uzlijetanju je najveća težina pri uzlijetanju koja se može sigurno upotrijebiti, a da udovolji zahtjevima daljine uzletno-sletne staze, stanja kod otkaza jednog motora i prepreka. Riječ je o funkciji raspoložive daljine uzletno-sletne staze, nadmorske visine uzletišta, temperature, čeonog vjetra i ugla zakrilaca. Taj se podatak može dobiti od zračnih prijevoznika i trebao bi biti lakše dostupan od podataka o stvarnim nivoma smanjenog potiska. Može se proračunati i pomoću podataka iz letačkog priručnika avioni.

Smanjen potisak pri penjanju

Prilikom upotrebe smanjenog potiska pri uzlijetanju zračni prijevoznici često, ali ne uvijek, pri penjanju smanje potisak ispod maksimalne nivoa ([32](#)). Time se sprečavaju situacije koje se javljaju kad, na kraju početnog penjanja s potiskom za uzlijetanje, treba povećati, a ne smanjiti snagu. Međutim, ovdje je teže postaviti načelo kojim bi se utvrdila zajednička osnova. Neki zračni prijevoznici upotrebljavaju fiksne ograničivače ispod maksimalnog potiska pri penjanju koji se ponekad nazivaju „penjanje 1” i „penjanje 2” i obično smanje potisak pri penjanju za 10 odnosno 20 posto u odnosu na maksimalni potisak. Preporučuje se da pri svakoj upotrebi smanjenog potiska prilikom uzlijetanja potisak pri penjanju takođe smanji za 10 posto.

B3 VERTIKALNI PROFILI TEMPERATURE ZRAK, PRITISKA, GUSTINE I BRZINE VJETRA

Za potrebe ovog dokumenta smatra se da su promjene temperature, pritiska i gustine s visinom iznad srednje nivoa mora one iz modela međunarodne standardne atmosfere. Metodologija opisana u nastavku talasidirana je za aerodrome na nadmorskim visinama do 4 000 stopa i za temperature zrak do 43 °C (109 °F).

Iako, u stvarnosti, srednja brzina vjetra varira s visinom i vremenom, obično to nije moguće uzeti u obzir za potrebe modeliranja kontura buke. Umjesto toga, jednačine performansi leta navedene u nastavku temelje se na zajedničkoj pretpostavci da se avion u svakom trenutku kreće direktno u (unaprijed zadati) čeonu vjetar od 8 čvorova – bez obzira na smjer kompasa (iako se u izračunavanjema širenja zvuka izričito ne uzima u obzir srednja brzina vjetra). Na raspolaganju su metode za prilagođavanje rezultata za druge brzine čeonog vjetra.

B4 UČINCI ZAOKRETA

U ostatku ovog dodatka objašnjava se kako proračunati zahtijevana svojstva segmenata koji povezuju tačke profila s,z koje određuju dvodimenzionalnu putanju leta u upravnoj površina iznad projekcija putanje na površini zemljea putanje. Segmenti su definisani jedan za drugim u smjeru kretanja. Na kraju svakog segmenta (ili na početku kretanja na tlu u slučaju prvog segmenta za odlet) za koji su definisani operativni parametri i sljedeći proceduralni korak potrebno je proračunati ugao penjanja i udaljenost putanje do tačke na kojoj se postiže zahtijevana visina i/ili brzina.

Ako je putanja pravolinijska, to će se obuhvatiti segmentom jedinstvenog profila, a njegova se geometrija može odrediti direktno (iako ponekad s određenom mjerom iteracije). No ako se, prije nego što se postignu traženi konačni uslovi, započinje ili završava zaokret ili ako se mijenja njegov radijus ili smjer, jedan segment nije dovoljan zbog uzgona avioni i promjene otpora avioni s bočnim nagibom. Kako bi se uzele u obzir posljedice zaokreta tokom penjanja, potrebni su segmenti dodatnih profila za uvođenje proceduralnog koraka, prema tekstu u nastavku.

Izrada projekcija putanje na površini zemlje putanje opisana je u poglavlju 2.7.13. teksta. Taj se projekcija putanje na površini zemlje izrađuje nezavisno o bilo kojem profilu leta avioni (iako se pazi da se ne definišu se zaokreti koji se ne bi mogli izvesti u normalnim radnim ograničenjima). No, budući da na profil leta – visinu i brzinu kao funkcije udaljenosti putanje – utiču zaokreti, profil leta ne može se odrediti nezavisno od projekcija putanje na površini zemlje putanje.

Kako bi se tokom zaokreta održala brzina, treba povećati aerodinamički uzgon krila kako bi se uravnotežila centrifugalna sila kao i težina avioni. To pak povećava otpor i, posljedično, potreban potisak. Učinci zaokreta izražavaju se u jednačinama performansi kao funkcije bočnog nagiba ϵ koji se, za avion u horizontalno ravnom letu koji izvodi zaokret pri konstantnoj brzini na kružnoj putanji, dobijaju primjenom jednačine:

$$\epsilon = \tan^{-1} \left\{ \frac{2,85 \cdot V^2}{r \cdot g} \right\}$$

pri čemu: V je brzina na horizontali u čvorovima (kt), r je radijus zaokreta (ft), g je ubrzanje uslijed gravitacije (ft/s²).

Pretpostavlja se da svi zaokreti imaju konstantni radijus i ne uzimaju se u obzir sekundarni učinci povezani s nehorizontalnim putanjama leta; bočni nagibi temelje se samo na radijusu zaokreta r projekcija putanje na površini zemlje putanje.

Kako bi se proveo proceduralni korak, prvo se izračunava privremeni segment profila pomoću bočnog nagiba ϵ na početnoj tački – kako je definisano u jednačini B-8 za radijus segmenta putanje r. Ako je proračunata daljina privremenog segmenta takva da ne prelazi početak ili kraj zaokreta, privremeni se segment potvrđuje i pažnja se usmjerava na sljedeći korak.

No ako privremeni segment prelazi jedan ili više početaka ili krajeva zaokreta (pri čemu se ϵ mijenja), parametri leta na prvoj takvoj tački procjenjuju se interpolacijom (vidjeti odjeljak 2.7.13.), pohranjuju se zajedno sa svojim koordinatama kao vrijednosti krajnje tačke i segment se skraćuje. Drugi dio proceduralnog koraka se zatim primjenjuje od te tačke – opet uz pretpostavku da se može završiti u jednom segmentu s istim krajnjim uslovima, ali s novom početnom točkom i novim bočnim nagibom. Ako u tom drugom segmentu tada dođe do druge promjene radijusa ili smjera zaokreta, bit će potreban treći segment – i tako dalje sve dok se ne postignu krajnji uslovi.

Približna metoda

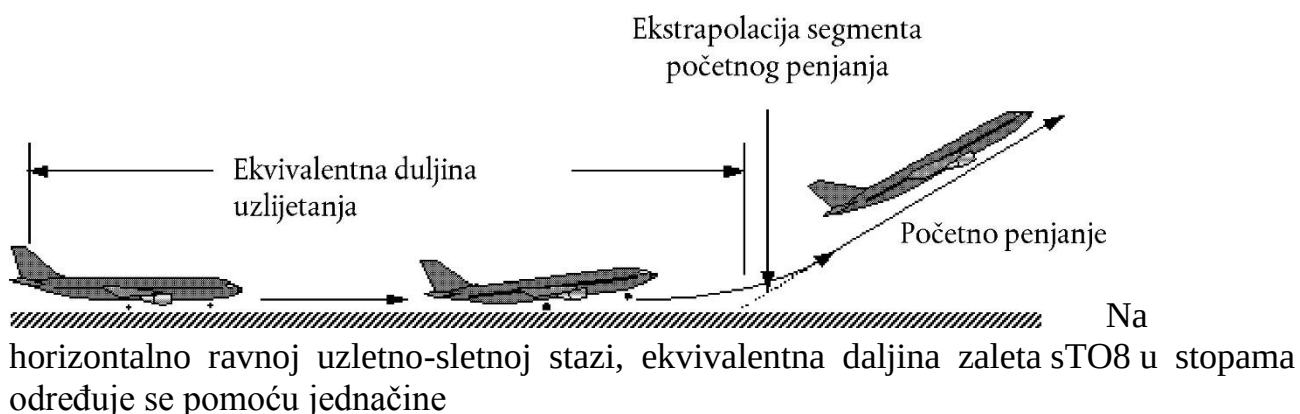
Jasno je da potpuno uzimanje učinaka zaokreta u obzir, kako je gore opisano, podrazumijeva značajnu složenost proračuna jer treba posebno proračunati profil penjanja svakog aviona za svaki projekcija putanje na površini zemlje putanje koju avion slijedi. Međutim, promjene vertikalnog profila uzrokovane zaokretima obično imaju značajno manji uticaj na konture od promjena bočnog nagiba, pa se neki korisnici mogu odlučiti na izbjegavanje složenosti – po cijenu određenog gubitka preciznosti – tako što neće uzeti u obzir učinke zaokreta na profile, pri čemu će još uvijek uzeti u obzir bočni nagib pri proračunu lateralne emisije zvuka (vidjeti odjeljak 2.7.19.). U okviru ove približne metode tačke profila za određenu operaciju avioni izračunavaju se samo jedanput, uz pretpostavku pravolinijskog projekcija putanje na površini zemlje putanje (za koju $\varepsilon = 0$).

B5 KRETANJE NA TLU PRI UZLIJETANJU

Potisak pri uzlijetanju ubrzava kretanje aviona uzletno-sletnom stazom do samog uzleta. Pretpostavlja se da je kalibrisana brzina leta konstantna tokom početnog dijela penjanja. Pretpostavlja se da se podvozje, ako se može uvući, uvlači ubrzo nakon uzlijetanja.

Za potrebe ovog dokumenta stvarno kretanje na tlu pri uzlijetanju približno se ocjenjuje pomoću ekvivalentne daljine uzlijetanja (u unaprijed zadati čeon vjetar od 8 čvorova), s_{TO8} , definisane kako je prikazano na slici B-1 kao udaljenost duž uzletno-sletne staze od otpuštanja kočnice do tačke na kojoj produžetak početne putanje leta tokom penjanja s uvučenim podvozjem u ravnoj crti siječe uzletno-sletnu stazu.

Slika B-1 Ekvivalentna daljina uzlijetanja



$s_{TO8} = \frac{B_8 \cdot \vartheta \cdot (W/\delta)^2}{N \cdot (F_n/\delta)}$	(B-9)

pri čemu:

B_8 je koeficijent koji odgovara određenoj kombinaciji aviona i otklona zakrilaca za referentne uslove ISA-e, uključujući čeon vjetar od 8 čvorova (ft/lbf),

W je bruto težina aviona u trenutku otpuštanja kočnice (lbf),

N je broj motora koji daju potisak.

Napomena: Budući da se jednačinom B-9 uzimaju u obzir varijacije potiska s brzinom leta i nadmorskom visinom uzletno-sletne staze, za određeni avion koeficijent B8 zavisi samo o otklonu zakrilaca.

Za čeonu vjetar koji se razlikuje od unaprijed zadatih 8 čvorova, daljina zaleta prilikom uzlijetanja koriguje se pomoću jednačine:

$S_{TOw} = S_{TO8} \cdot \frac{(V_C - w)^2}{(V_C - 8)^2}$	(B-10)

pri čemu:

S_{TOw} je daljina kretanja na tlu korigovana za čeonu vjetar w (ft),
 V_C (u ovoj jednačini) je kalibrisana brzina pri rotaciji tokom uzlijetanja u čvorovima (kt),
 w je čeonu vjetar u čvorovima (kt).

Daljina zaleta takođe se koriguje za nagib uzletno-sletne staze kako slijedi:

$S_{TOG} = S_{TOw} \cdot \frac{\alpha}{(\alpha - g \cdot G_R)}$	(B-11)

pri čemu:

S_{TOG} je daljina kretanja na tlu (ft) korigovana za čeonu vjetar i nagib uzletno-sletne staze,

A je prosječno ubrzanje duž uzletno-sletne staze, koje je jednako $(V_C \cdot \sigma)^2 / (2 \cdot S_{TOw})$ (ft/s²),

G_R je nagib uzletno-sletne staze; pozitivan je kad je uzlijetanje pod nagibom prema gore.

B6 PENJANJE KONSTANTNOM BRZINOM

Ova vrsta segmenta određuje se pomoću kalibrišene brzine aviona, položaja zakrilaca te visine i bočnog nagiba na njegovu kraju, zajedno s brzinom čeonog vjetra (unaprijed data vrijednost je 8 čvorova). Kao za svaki segment, parametri početka segmenta, uključujući korigovani neto potisak, uzimaju se kao jednaki onima na kraju prethodnog segmenta – ne postoje prekidi (osim ugla zakrilaca i bočnog nagiba koji se u tim izračunavanjima mogu mijenjati u koracima). Neto potisak na kraju segmenta prvo se izračunava primjenom odgovarajuće jednačine od B-1 do B-5. Prosječan geometrijski ugao penjanja γ (vidjeti sliku B-1) zatim se određuje primjenom jednačine

$\gamma = \arcsin \left(K \cdot \left[N \cdot \frac{\overline{F_n} / \delta}{\overline{W} / \delta} - \frac{R}{\cos \varepsilon} \right] \right)$	(B-12)

pri čemu crte iznad članova jednačine označavaju vrijednosti na sredini segmenta (= prosjek vrijednosti početne i krajnje tačke – uopšteno vrijednosti sa sredine segmenta) i

Kje konstanta koja zavisi o brzini i iznosi 1,01 kad je $V_C \leq 200$ čvorova ili 0,95 u ostalim slučajevima. Ta konstanta uzima u obzir učinke gradijenta penjanja pri penjanju u čeonu vjetar od 8 čvorova i ubrzanja svojstvenog za penjanje pri konstantnoj kalibrišenoj brzini na gradijent penjanja (stvarna brzina raste kako se gustina zrak smanjuje s visinom).

Rje odnos između koeficijenta aerodinamičnog otpora aviona i njegova koeficijenta sile uzgona koji odgovara položaju zakrilaca. Pretpostavlja se da je podvozje uvučeno.

ε Bočni nagib u radijanima.

Ugao penjanja se koriguje za čeonu vjetar w pomoću:

$\gamma_w = \gamma \cdot \frac{(V_C - 8)}{(V_C - w)}$	(B-13)

pri čemu je γ_w prosječan ugao penjanja korigujen za čeonu vjetar.

Udaljenost koju avion prijeđe duž projekcija putanje na površini zemljea putanje, Δs , dok se penje pod uglom γ_w , s početne visine h_1 na konačnu visinu h_2 dobija se primjenom jednačine

$\Delta s = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan \gamma_w}$	(B-14)

U pravilu, dvije različite faze profila odleta uključuju penjanje na konstantnoj brzini. Prva faza, koja se ponekad naziva segmentom početnog penjanja, odvija se odmah nakon uzlijetanja, pri čemu sigurnosni zahtjevi nalažu da avion leti najmanje minimalnom brzinom leta koja je jednaka najmanje sigurnosnoj brzini uzlijetanja. To je regulirana brzina i tokom normalnog rada trebala bi se postići do visine od 35 stopa iznad uzletno-sletne staze. Međutim, uobičajena je praksa da se brzina početnog penjanja drži malo iznad sigurnosne brzine uzlijetanja, obično za 10 – 20 čvorova, jer se time obično poboljšava postignuti gradijent početnog penjanja. Druga faza slijedi nakon uvlačenja zakrilaca i početnog ubrzanja i naziva se nastavkom penjanja.

Tokom početnog penjanja brzina leta zavisi o položaju zakrilaca pri uzlijetanju i bruto težini aviona. Kalibrisana brzina početnog penjanja V_{CTO} izračunava se primjenom aproksimacije prvog reda:

$V_{CTO} = C \cdot W$	(B-15)

pri čemu je C koeficijent koji odgovara položaju zakrilaca ($kt/\sqrt{lbf}$) i očitava se iz baze podataka ANP.

Za nastavak penjanja nakon ubrzanja kalibrisana brzina leta je parametar koji unosi korisnik.

B7 SMANJENJE SNAGE (PRELAZNI SEGMENT)

U jednom trenutku nakon uzlijetanja snaga se smanjuje u odnosu na snagu pri uzlijetanju kako bi se prodalžio životni vijek motora i, često, kako bi se smanjila buka u određenim područjima. Potisak se obično smanjuje tokom segmenta penjanja konstantnom brzinom (odjeljak B6) ili tokom segmenta ubrzanja (odjeljak B8). Budući da se radi o relativno kratkom postupku koji obično traje samo od 3 do 5 sekundi, on se modelira dodavanjem „prelaznog segmenta” primarnom segmentu. Obično se smatra da se njime pokriva horizontalna udaljenost na tlu od 1 000 stopa (305 m).

Iznos smanjenja potiska

Pri normalnom radu potisak motora smanjuje se na maksimalnu vrijednost potiska pri penjanju. Za razliku od potiska pri uzlijetanju, potisak pri penjanju može se održati na neodređeno vrijeme, u praksi obično dok avion ne dosegne svoju početnu visinu krstarenja. Maksimalna nivo potiska pri penjanju određuje se primjenom jednačine B-1 koristeći najveće koeficijente potiska koje dostavlja proizvođač. Međutim, zbog zahtjeva za smanjenje buke može biti potrebno dodatno smanjenje potiska, koje se ponekad naziva dubokim smanjenjem. Iz sigurnosnih razloga najveće smanjenje potiska ograničeno je na vrijednost koja se određuje na osnovi performansi aviona i broja motora.

Najmanja nivo „smanjenog potiska” ponekad se naziva „smanjenim potiskom kod otkaza jednog motora”:

$(F_n/\delta)_{\text{engine.out}} = \frac{(W/\delta_2)}{(N-1)} \cdot \left[\frac{\sin(\arctan(0,01 \cdot G'))}{K} + \frac{R}{\cos \epsilon} \right]$	(B-16)

pri čemu:

δ_2 je odnos pritiska na visini h_2 ,

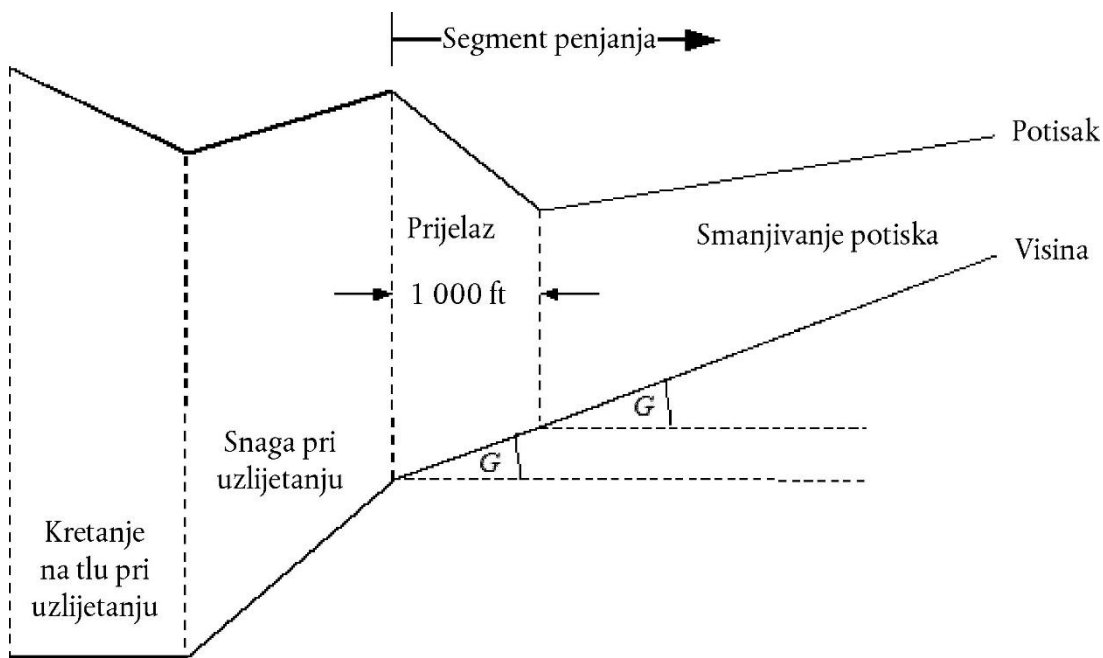
G' procenat gradijenta penjanja kod otkaza jednog motora:

- = 0 % za avione s automatskim sistemima ponovne uspostave potiska; u ostalim slučajevima,
- = 1,2 % za avion s 2 motora,
- = 1,5 % za avion s 3 motora,
- = 1,7 % za avion s 4 motora.

Segment penjanja konstantnom brzinom uz smanjenje potiska

Gradijent segmenta penjanja izračunava se primjenom jednačine B-12, s time da se potisak izračunava bilo primjenom jednačine B-1 s maksimalnim koeficijentima uspona ili primjenom jednačine B-16 za smanjeni potisak. Segment penjanja zatim se dijeli na dva podsegmenta koja imaju isti ugao penjanja. To je prikazano na slici B-2.

Slika B-2 Segment penjanja konstantnom brzinom uz smanjenje potiska (ilustracija – nije u mjerilu)



Prvom podsegmentu dodijeljena je daljina na tlu od 1 000 stopa (304 m), a korigovani neto potisak po motoru na kraju te daljine od 1 000 stopa izjednačen je s vrijednošću smanjenja potiska. (Ako je prvotna horizontalna udaljenost manja od 2 000 stopa, polovica segmenta upotrebljava se za smanjenje potiska.) Konačni potisak na drugom podsegmentu takođe je jednak vrijednostima smanjenja potiska. Stoga se drugi podsegment prelijeće uz konstantan potisak.

B8 PENJANJE S UBRZAVANJEM I UVLAČENJE ZAKRILACA

Ovo obično slijedi nakon početnog penjanja. Kao i za sve segmente penjanja, visina početne tačke h_1 , stvarna brzina leta VT_1 i potisak $(F_n/\delta)_1$ su vrijednosti s kraja prethodnog segmenta. Podatke o kalibrišenoj brzini leta na krajnjoj tački VC 2 i prosječnoj brzini penjanja ROC unosi korisnik (bočni nagib ϵ je funkcija brzine i radijusa zaokreta). Budući da su međusobno zavisne, vrijednosti konačne visine h_2 , konačne stvarne brzine leta VT_2 , konačnog potiska $(F_n/\delta)_2$ i daljine putanje segmenta Δs treba proračunati iteracijom; konačna visina h_2 prvo se procjenjuje, a zatim se u više navrata preračunava primjenom jednačini B-16 i B-17 sve dok razlika između uzastopnih procjena ne bude manja od naznačenog odstupanja, npr. jedne stope. Praktična početna procjena je $h_2 = h_1 + 250$ stopa.

Daljina putanje segmenta (pređena horizontalna udaljenost) procjenjuje se kao:

$$S_{\text{seg}} = 0,95 \cdot k^2 \cdot (V_{T2}^2 - V_{T1}^2) / 2 (\alpha_{\text{max}} - G \cdot g) \quad (\text{B-17})$$

pri čemu:

0,95 je faktor za uzimanje u obzir učinka čeonog vjetra od 8 čvorova pri penjanju uz brzinu od 160 čvorova,

k je konstanta za pretvaranje čvorova u ft/sec = 1,688 ft/s po čvoru,

VT 2 = stvarna brzina leta na kraju segmenta, u čvorovima (kt):

$V_{T2} = V_{C2}/\sigma_2$ pri čemu je σ_2 = odnos gustine zraka na krajnjoj visini h 2,

amax = najveće ubrzanje u horizontalnom letu (ft/s²)

$$= g [N \cdot \overline{F_n/\delta} / (\overline{W/\delta}) - R / \cos \varepsilon]$$

$$G = \text{gradijent penjanja} \approx \frac{ROC}{60 \cdot k \cdot \overline{V_T}}$$

pri čemu je ROC = brzina penjanja, ft/min.

Upotrebom te procjene Δs , konačna visina h 2' se zatim ponovno procjenjuje pomoću:

$$h2' = h1 + s \cdot G / 0,95 \quad (\text{B-18})$$

Sve dok je pogreška $|h'_2 - h_2|$ izvan naznačenog odstupanja, koraci B-17 i B-18 ponavljaju se koristeći vrijednosti kraja segmenta za visinu h 2, stvarnu brzinu leta VT 2 i korigovani neto potisak po motoru $(F_n/\delta)_2$ iz trenutačne iteracije. Kad je pogreška unutar naznačenog odstupanja, iteracijski ciklus se završava i segment ubrzavanja određen je konačnim vrijednostima kraja segmenta.

Napomena: Ako je tokom postupka iteracije $(a_{\text{max}} - G \cdot g) < 0,02 \text{ g}$, ubrzanje može biti nedostavno za postizanje željene brzine VC 2 na razumnoj udaljenosti. U tom slučaju gradijent penjanja može se ograničiti na $G = a_{\text{max}} / g - 0,02$, čime se smanjuje željena brzina penjanja kako bi se održalo prihvatljivo ubrzanje. Ako je $G < 0,01$, treba zaključiti da nema dovoljno potiska za postizanje naznačenog ubrzanja i brzine penjanja; proračun treba okončati i provjeriti proceduralne korake.

Daljina segmenta ubrzavanja koriguje se za čeonu vjetar w pomoću:

$$\Delta S_w = \Delta S \cdot \frac{(V_T - w)}{(V_T - 8)} \quad (\text{B-19})$$

Segment ubrzavanja sa smanjenjem potiska

Smanjenje potiska unosi se u segment ubrzavanja na isti način kao i kod segmenta konstantne brzine, pretvaranjem njegova prvog dijela u prelazni segment. Iznos

smanjenja potiska izračunava se kao za postupak smanjivanja potiska pri konstantnoj brzini, primjenjujući samo jednačinu B-1. Vodite računa o tome da obično nije moguće ubrzavanje i penjanje uz zadržavanje minimalne vrijednosti potiska kod otkaza jednog motora. Prelazu potiska dodijeljena je daljina na tlu od 1 000 stopa (305 m), a korigovani neto potisak po motoru na kraju te daljine od 1 000 stopa izjednačen je s vrijednošću smanjenja potiska. Brzina na kraju segmenta određuje se iteracijom daljine segmenta od 1 000 stopa (ako je prvotna horizontalna udaljenost manja od 2 000 stopa, polovica segmenta upotrebljava se za promjenu potiska.) Konačni potisak na drugom podsegmentu takođe je jednak vrijednostima smanjenja potiska. Stoga se drugi podsegment prelijeće uz konstantan potisak.

B9 DODATNI SEGMENTI PENJANJA I UBRZAVANJA NAKON UVLAČENJA ZAKRILACA

Ako se dodatni segmenti ubrzavanja uključuju u putanju leta tokom penjanja, jednačine B-12 do B-19 trebalo bi ponovno upotrijebiti za proračun udaljenosti projekcija putanje na površini zemlje putanje, prosječnog ugla penjanja i postignute visine za svaki segment. Kao i prije, konačnu visinu segmenta treba procijeniti iteracijom.

B10 SNIŽAVANJE I USPORAVANJE

Prilaženje obično zahtijeva smanjenje visine i usporavanje aviona kako bi se pripremio za segment završnog prilaza u kojem su avionu zakrilca u položaju za prilaz, a podvozje spuštено. Nema promjena u mehanici leta u odnosu na odlet; glavna je razlika da su profili visine i brzine uopšteno poznati, dok se nivoa potiska motora moraju procijeniti za svaki segment. Osnovna jednačina ravnoteže snage je:

$$F_n/\delta = W \cdot \frac{R \cdot \cos \gamma + \sin \gamma + \alpha/g}{N \cdot \delta} \quad (B-20)$$

Jednačina B-20 može se rabiti na dva različita načina. Prvo se mogu definisati brzine aviona na početku i kraju segmenta, zajedno s uglom snižavanja (ili udaljenošću horizontalnog segmenta) te početnim i konačnim visinama segmenta. U tom se slučaju usporavanje može proračunati primjenom sljedeće jednačine:

$$\alpha = \frac{(V_2/\cos \gamma)^2 - (V_1/\cos \gamma)^2}{(2 \cdot \Delta_s/\cos \gamma)} \quad (B-21)$$

pri čemu je Δ_s pređena udaljenost na tlu, a V_1 i V_2 su početne i konačne horizontalne brzine koje se izračunavaju primjenom jednačine

$$V = \frac{V_C \cdot \cos \gamma}{\sigma} - w \quad (B-22)$$

Jednačine B-20, B-21 i B-22 potvrđuju da će, kad se usporava na određenoj udaljenosti pri konstantnoj brzini snižavanja, jaki čeoní vjetar zahtijevati jači potisak kako bi se održao isti stepen usporavanja, a vjetar u leđa zahtijevati manji potisak kako bi se održavao isti stepen usporavanja.

U praksi se većina, ako ne i sva, usporavanja tokom prilaza vrše s potiskom motora pri minimalnom potisku. Stoga se za drugu primjenu jednačine B-20 potisak definiše minimalnom vrijednošću i jednačina se rješava iterativno kako bi se odredilo 1. usporavanje i 2. visina na kraju segmenta usporavanja – na sličan način kao kod segmenata ubrzavanja pri odletu. U tom se slučaju udaljenost usporavanja može vrlo razlikovati s obzirom na čeoní vjetar i vjetar u leđa i ponekad je potrebno smanjiti ugao snižavanja kako bi se dobili smisleni rezultati.

Za većinu aviona minimalni potisak nije nula i, za mnoge, takođe je funkcija brzine leta. Stoga se jednačina B-20 za usporavanje rješava unoseći minimalni potisak; minimalni potisak izračunava se primjenom jednačine u sljedećem obliku:

$(F_n / \delta)_{idle} = E_{idle} + F_{idle} \cdot VC + G_{A,idle} \cdot h + G_{B,idle} \cdot h^2 + H_{idle} \cdot T$	(B-23)

pri čemu su (E_{idle} , F_{idle} , $G_{A,idle}$, $G_{B,idle}$ i H_{idle}) koeficijenti motora pri minimalnom potisku dostupni u bazi podataka ANP.

B11 ZAVRŠNI PRILAZ

Kalibrisana brzina leta za završni prilaz, VCA, povezana je s bruto težinom aviona pri slijetanju jednačinom istog oblika kao jednačina B-11, naime

$V_{CA} D \cdot W$	(B-24)

pri čemu koeficijent D (kt/ $\sqrt{lbf}$) odgovara položaju zakrilaca za slijetanje.

Korigovani neto potisak po motoru tokom snižavanja duž klizne površine prilaza izračunava se rješavanjem jednačine B-12 za težinu pri slijetanju W i odnos između otpora i uzgona R koji je primjeren za položaj zakrilaca s izvučenim podvozjem. Položaj zakrilaca trebao bi biti onaj koji se obično upotrebljava u stvarnim operacijama. Tokom završnog prilaza može se pretpostaviti da je ugao snižavanja na kliznoj površina γ konstantan. Za avione na mlazni pogon i elisne avione s više motora γ obično iznosi – 3°. Za elisne avione s jednim motorom γ obično iznosi – 5°.

Prosječan korigovani neto potisak po motoru izračunava se okretanjem jednačine B-12 pri upotrebi $K = 1,03$ kako bi se uzelo u obzir usporenje svojstveno letu na silaznoj putanji u referentni čeoní vjetar od 8 čvorova pri konstantnoj kalibrišenoj brzini leta koju dobijamo jednačinom B-24, tj.

$\overline{F_n / \delta} = \frac{\overline{W / \delta}}{N} \cdot \left(R + \frac{\sin \gamma}{1,03} \right)$	(B-25)

Za čeonu vjetar koji ne iznosi 8 čvorova prosječan korigovani neto potisak postaje

$\left(\overline{F_n / \delta} \right)_w = \overline{F_n / \delta} + 1,03 \cdot \overline{W / \delta} \cdot \frac{\sin \gamma \cdot (w - 8)}{N \cdot V_{CA}}$	(B-26)

Pređena horizontalna udaljenost izračunava se kako slijedi:

$\Delta_s = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan \gamma}$	(B-27)

(pozitivna je budući da je $h_1 > h_2$ i vrijednost γ je negativna).

Dodatak C

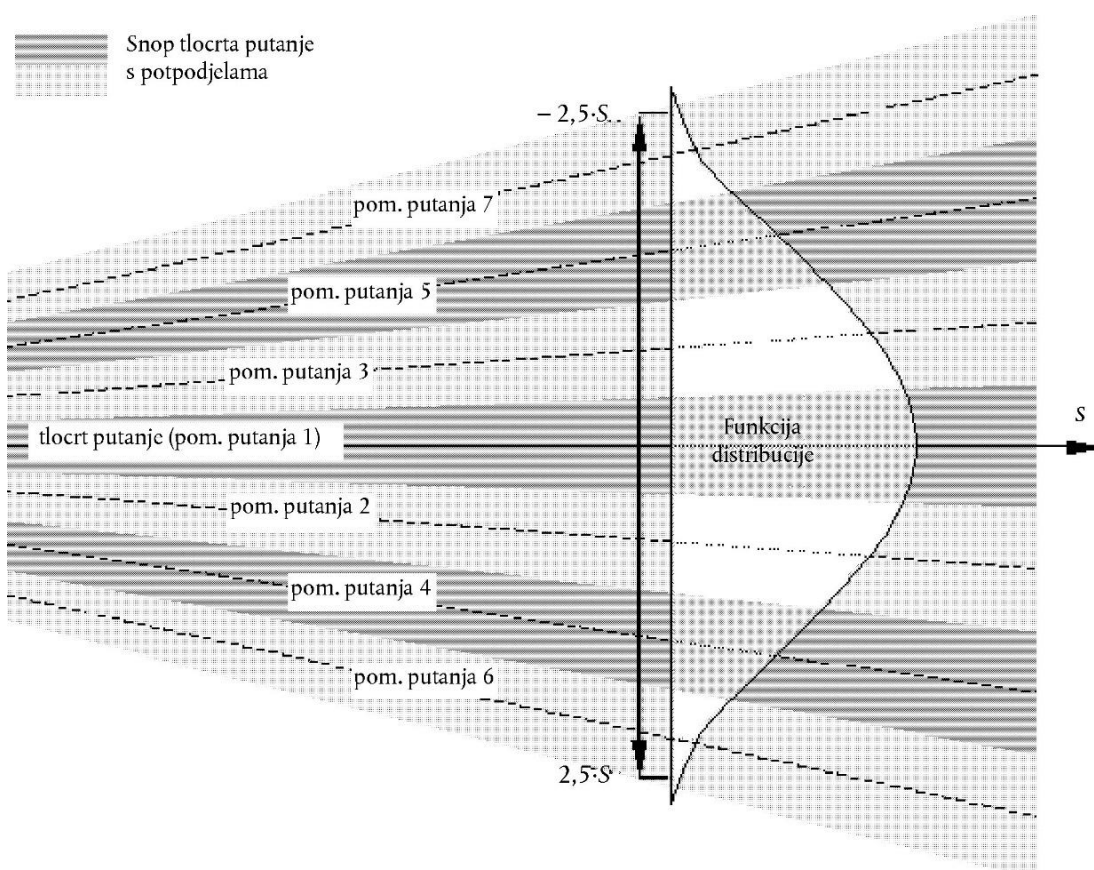
Modeliranje bočne raspršenosti projekcija putanje na površini zemlje

Preporučuje se da se, u nedostatku radarskih podataka, bočna raspršenost projekcija putanje na površini zemlje modelira na osnovu pretpostavke da širenje putanja naročito na glavnu putanju slijedi normalnu Gaussovu raspodjelu. Iskustvo je pokazalo da je to razumna pretpostavka u većini slučajeva.

Ako pretpostavimo Gaussovu raspodjelu uz standardnu devijaciju S, prikazanu na slici C-1, oko 98,8 posto svih kretanja spada unutar granica $\pm 2,5 \times S$ (tj. unutar snopa širine $5 \times S$).

Slika C-1 Potpodjela projekcija putanje na površini zemlje na 7 pomoćnih putanja

(Širina snopa je 5 puta veća od standardne devijacije za širenje projekcija putanje na površini zemlje)



Gaussovu raspodjelu može se obično modelovati na odgovarajući način koristeći 7 zasebnih pomoćnih putanja ravnomjerno raspoređenih između $\pm 2,5 \times S$ granica snopa kako je prikazano na slici C-1.

Međutim, primjerenost približne procjene zavisi od odnosa između razdvajanja putanje na pomoćne putanje u odnosu na visine aviona. Mogu postojati slučajevi (vrlo uske ili vrlo raspršene putanje) u kojima je primjereniji različit broj pomoćnih putanja. Premalo pomoćnih putanja uzrokuje pojavljivanje „prstiju” u konturama buke. U tabelama C-1 i C-2 prikazani su parametri za podjelu na 5 do 13 pomoćnih putanja. U tabeli C-1 prikazan je položaj pojedinačnih pomoćnih putanja, a u tabeli C-2 odgovarajući procenat kretanja na svakoj pomoćnoj putanji.

Tabela C-1

Položaj 5, 7, 9, 11 ili 13 pomoćnih putanja

(Ukupna širina snopa (koja sadrži 98 % svih kretanja) je 5 puta veća od standardne devijacije)

Broj pomoćnih putanja	Položaj pomoćnih putanja za podpodjelu na				
	5 pomoćnih putanja	7 pomoćnih putanja	9 pomoćnih putanja	11 pomoćnih putanja	13 pomoćnih putanja
12/13					$\pm 2,31 \cdot S$

10/11				$\pm 2,27 \cdot S$	$\pm 1,92 \cdot S$
8/9			$\pm 2,22 \cdot S$	$\pm 1,82 \cdot S$	$\pm 1,54 \cdot S$
6/7		$\pm 2,14 \cdot S$	$\pm 1,67 \cdot S$	$\pm 1,36 \cdot S$	$\pm 1,15 \cdot S$
4/5	$\pm 2,00 \cdot S$	$\pm 1,43 \cdot S$	$\pm 1,11 \cdot S$	$\pm 0,91 \cdot S$	$\pm 0,77 \cdot S$
2/3	$\pm 1,00 \cdot S$	$\pm 0,71 \cdot S$	$\pm 0,56 \cdot S$	$\pm 0,45 \cdot S$	$\pm 0,38 \cdot S$
1	0	0	0	0	0

Tabela C-2

Procenat kretanja na 5, 7, 9, 11 ili 13 pomoćnih putanja

(Ukupna širina snopa (koja sadrži 98 % svih kretanja) je 5 puta veća od standardne devijacije)

Broj pomoćnih putanja	Procenat kretanja na pomoćnim putanjama za podjelu na				
	5 pomoćnih putanja	7 pomoćnih putanja	9 pomoćnih putanja	11 pomoćnih putanja	13 pomoćnih putanja
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 %

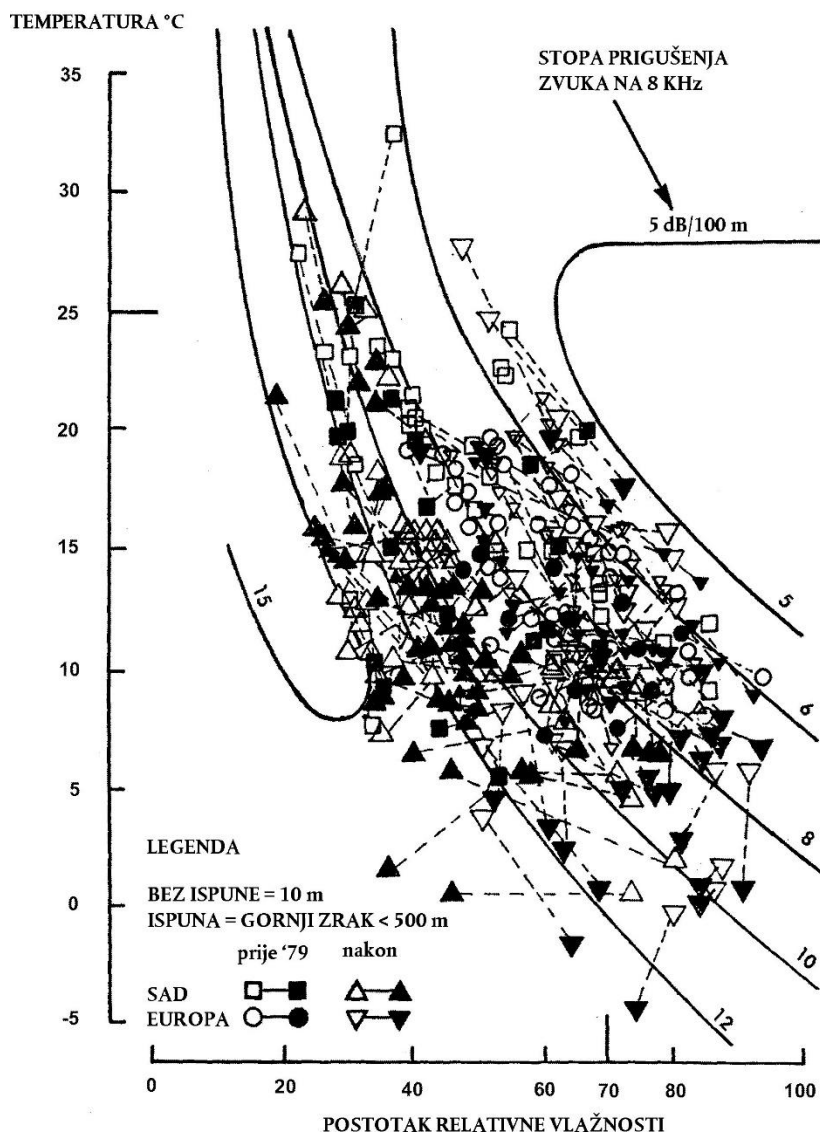
Dodatak D

Ponovni proračun NPD podataka za nereferentne uslove

Doprinosi svakog segmenta putanje leta nivou buke izvede se iz NPD podataka sačuvanih u međunarodnoj bazi podataka ANP. Međutim, treba napomenuti da su ti podaci normalizovani upotrebom prosječnih stopa atmosferskog prigušenja utvrđenih u standardu SAE AIR-1845. Te su stope prosjeci vrijednosti određenih za vrijeme ispitivanja avioni za dobijanje sertifikata o buci u Europi i SAD-u. Velike razlike u atmosferskim uslovima (temperatura i relativna vlažnost) u tim ispitivanjima prikazane su na slici D-1.

Slika D-1 Meteorološki uslovi zabilježeni tokom ispitivanja za dobijanje sertifikata o buci

STVARNI UVJETI ZABILJEŽENI NA DAN
ISPITIVANJA ZA DOBIVANJE CERTIFIKATA



Krivulje prikazane na slici D-1, proračunate upotrebom standardnog industrijskog modela atmosferskog prigušenja ARP 866A, pokazuju da se u raznovrsnim ispitnim uslovima mogu očekivati znatne varijacije apsorpcije zvuka visoke frekvencije (8 kHz), iako bi varijacija ukupne apsorpcije bila manja.

Budući da su stope prigušenja navedene u tabeli D-1 aritmetički prosjeci, čitav se skup ne može povezati s jednom referentnom atmosferom (tj. s posebnim vrijednostima temperature i relativne vlažnosti). O njima se može razmišljati samo kao o svojstvima isključivo teoretske atmosfere koja se naziva „AIR-1845 atmosfera”.

Tabela D-1

Prosječne stope atmosferskog prigušenja koje se upotrebljavaju za normalizaciju NPD podataka u bazi podataka ANP

Središnja frekvencija opsega širine 1/3 oktave [Hz]	Stopa prigušenja [dB/100 m]	Središnja frekvencija opsega širine 1/3 oktave [Hz]	Stopa prigušenja [dB/100 m]
50	0,033	800	0,459
63	0,033	1 000	0,590
80	0,033	1 250	0,754
100	0,066	1 600	0,983
125	0,066	2 000	1,311
160	0,098	2 500	1,705
200	0,131	3 150	2,295
250	0,131	4 000	3,115
315	0,197	5 000	3,607
400	0,230	6 300	5,246
500	0,295	8 000	7,213
630	0,361	10 000	9,836

Koeficijenti prigušenja iz tabele D-1 mogu se smatrati važećima u razumnom rasponu temperature i vlažnosti. Ipak, kako bi se provjerilo jesu li potrebne prilagođavanja, treba upotrebljavati SAE ARP-5534 za proračun prosječnih koeficijenata atmosferske apsorpcije za prosječnu temperaturu aerodroma T i relativnu vlažnost RH. Ako se na osnovu upoređivanje tih koeficijenata s onima u tabeli D-1 ocijeni da je potrebna prilagođavanje, trebala bi se upotrebljavati metodologija opisana u nastavku.

Baza podataka ANP pruža sljedeće NPD podatke za svaki režim rada motora:

- maksimalni nivo zvuka u odnosu na direktnu udaljenost, $L_{\max}(d)$,
- vremenski integrisani nivo u odnosu na udaljenost za referentnu brzinu leta, $L_E(d)$, i
- neponderisani referentni zvučni spektar na direktnoj udaljenosti od 305 m (1 000 ft), $L_{n,\text{ref}}(d_{\text{ref}})$ pri čemu je n = fekvencijski opseg (u rasponu od 1 do 24 za opsegeve širine 1/3 oktave sa središnjim frekvencijama od 50 Hz do 10 kHz), pri čemu su svi podaci normalizovani na atmosferu AIR-1845.

Prilagođavanje NPD krivulja uslovima T i RH koje je naveo korisnik vrši se u tri koraka:

1. Prvo se koriguje referentni spektar kako bi se uklonilo atmosfersko prigušenje SAE AIR-1845 $\alpha_{n,\text{ref}}$:

$$L_n(d_{\text{ref}}) = L_{n,\text{ref}}(d_{\text{ref}}) + \alpha_{n,\text{ref}} \cdot d_{\text{ref}} \quad (\text{D-1})$$

pri čemu je $L_n(d_{\text{ref}})$ neprigušeni spektar na udaljenosti $d_{\text{ref}} = 305 \text{ m}$ i $\alpha_{n,\text{ref}}$ je koeficijent atmosferske apsorpcije za fekvencijski opseg n preuzet iz tabele D-1 (ali izražen u dB/m).

2. Zatim se korigovani spektar prilagođava svakoj od deset standardnih NPD udaljenosti d_i , uz upotrebu stopa prigušenja za i. atmosferu iz standarda SAE AIR-1845 i ii. atmosferu koju je naveo korisnik (na osnovu standarda SAE ARP-5534).

i.

Za atmosferu iz standarda SAE AIR-1845:

$$L_{n,ref}(d_i) = L_n(d_{ref}) - 20 \cdot \lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,ref} \cdot d_i \quad (D-2)$$

ii.

Za atmosferu koju je naveo korisnik:

$$L_{n,5534}(T,RH,d_i) = L_n(d_{ref}) - 20 \cdot \lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,5534}(T,RH) d_i \quad (D-3)$$

pri čemu je $\alpha_{n,5534}$ koeficijent atmosferske apsorpcije za frekvencijski opseg n (izražen u dB/m) proračunat pomoću standarda SAE ARP-5534 uz temperaturu T i relativnu vlažnost RH .

3. Na svakoj NPD udaljenosti (d_i) dva su spektra A-ponderisani pa se njihovi decibeli sabiraju kako bi se dobile A-ponderisani nivoi $L_{A,5534}$ i $L_{A,ref}$, koji se zatim aritmetički oduzimaju:

$$\Delta L(T, RH, d_i) = L_{A,5534} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,5534}(T,RH,d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10}$$

Promjena Δ_L je razlika između NPD podataka u atmosferi koju je naveo korisnik i referentnoj atmosferi. Ona se dodaje vrijednostima NPD podataka iz baze podataka ANP kako bi se dobili prilagođeni NPD podaci.

Primjenom Δ_L za prilagođavanje NPD podataka L_{max} i L_E praktički se pretpostavlja da različiti atmosferski uslovi utiču samo na referentni spektar i nemaju nikakav uticaj na oblik protoka nivoa kroz vrijeme. To se može smatrati važećim za tipične raspone širenja i za tipične atmosferske uslove.

Dodatak E

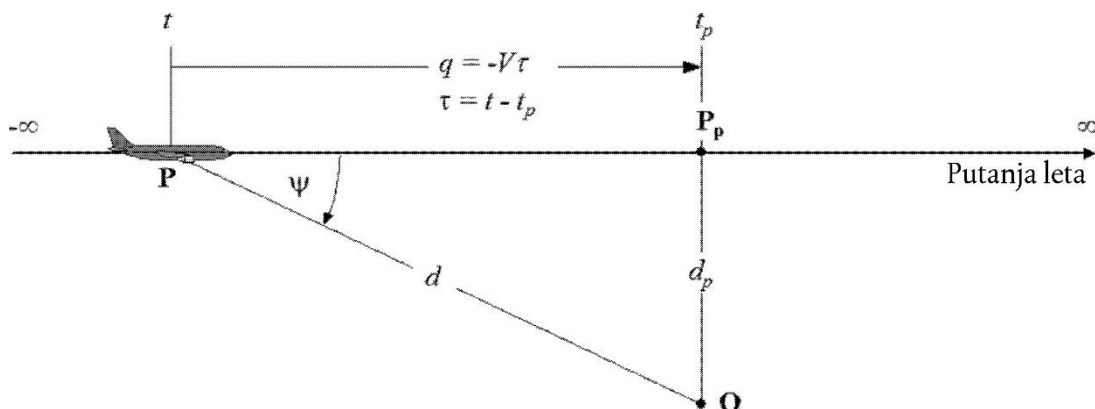
Korekcija za ograničeni segment

U ovom dodatku se opisuje izvođenje korekcije za ograničeni segment i povezani algoritam za proračun energetskih udjela opisan u poglavlju 2.7.19.

E1 GEOMETRIJA

Algoritam za proračun energetskih udjela temelji se na zračenju zvuka 90-stepenskog dipolnog izvora zvuka „na četvrtu potenciju”. On ima svojstva usmjerenosti koji je približan zvuku mlaznog aviona, bar u ugaonom području koje najviše utiče na nivoe zvučnih događaja ispod i pored putanje leta avioni.

Slika E-1 Geometrija između putanje leta i lokacije posmatrača O



Na slici E-1 prikazana je geometrija širenja zvuka između putanje leta i lokacije posmatrača O. Avion na tački P leti konstantnom brzinom kroz miran i ujednačen zrak i slijedi horizontalno ravnu putanju leta. Njegova najbliža točka prilaska posmatraču je Pp. Parametri su:

d udaljenost od posmatrača do aviona,

dp udaljenost (pod pravim uglom u odnosu na putanju) od posmatrača do putanje leta (direktna udaljenost),

q udaljenost od P do Pp = $-V \times \tau$,

V brzina aviona,

t vrijeme kad je avion na tački P,

tp vrijeme kad se avion nalazi na tački najbližeg prilaska Pp,

τ vrijeme leta = vrijeme u odnosu na vrijeme na tački Pp = $t - tp$,

ψ ugao između putanje leta i vektora posmatrača avioni.

Treba napomenuti da, budući da je vrijeme leta τ u odnosu na tačku najbližeg prilaska negativan kad se avion nalazi ispred položaja posmatrača (kako je prikazano na slici E-1), relativna udaljenost q do tačke najbližeg prilaska u tom slučaju postaje pozitivna. Ako se avion nalazi ispred posmatrača, udaljenost q postaje negativna.

E2 PROCJENA ENERGETSKOG UDJELA

Osnovni koncept energetskog udjela je izražavanje izloženosti buci E koja nastaje na položaju posmatrača sa segmenta putanje leta P1P2 (s početnom tačkom P1 i krajnjom tačkom P2) množenjem izloženosti E_∞ iz čitave beskonačne putanje prelijetanja jednostavnim faktorom – faktorom energetskog udjela F:

$$\mathbf{E} = \mathbf{F} \cdot \mathbf{E}_\infty \quad (\text{E-1})$$

S obzirom na to da se izloženost može izraziti kao vremenski integral (ponderisane) srednje kvadratne vrijednosti nivoa zvučnog pritiska, tj.

$$\mathbf{E} = \text{const} \cdot \int p^2(\tau) d\tau \quad (\text{E-2})$$

za proračun vrijednosti E, srednja kvadratna vrijednost pritiska mora biti izražena kao funkcija poznatih geometrijskih i operativnih parametara. Za 90-stepenski dipolni izvor zvuka,

$$p^2 = p_p^2 \cdot \frac{d_p^2}{d^2} \cdot \sin^2 \psi = p_p^2 \cdot \frac{d_p^4}{d^4} \quad (E-3)$$

pri čemu su p^2 i p_p^2 posmatrane vrijednosti srednje kvadratne vrijednosti zvučnog pritiska koji stvara avion dok prelazi tačke P i P_p .

Pokazalo se da taj relativno jednostavan odnos pruža dobru simulaciju buke mlaznog aviona, iako su stvarni mehanizmi u pozadini buke vrlo složeni. Član d_p^2/d^2 u jednačini E-3 opisuje samo mehanizam sferičnog širenja primjeren tačkastom izvoru zvuka, beskonačnoj brzini zvuka i ujednačenoj, neraspršujućoj atmosferi. Svi su drugi fizički uticaji – usmjerenost izvora, ograničena brzina zvuka, atmosferska apsorpcija, Doplerov efekat itd. – implicitno je obuhvaćen članom jednačine $\sin^2 \psi$. Taj faktor uzrokuje obrnuto proporcionalno smanjenje srednje kvadratne vrijednosti pritiska, što je izraženo kao d^4 ; iz toga proizlazi izraz „izvor na četvrtu potenciju”.

Uvođenjem zamjena

$$d^2 = d_p^2 + q^2 = d_p^2 + (V \cdot \tau)^2$$

$$\left(\frac{d}{d_p}\right)^2 = 1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2$$

srednja kvadratna vrijednost pritiska može se izraziti kao funkcija vremena (ponovo ne uzimajući u obzir vrijeme širenja zvuka):

$$p^2 = p_p^2 \cdot \left(1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2\right)^{-2} \quad (E-4)$$

Ako se to umetne u jednačinu (E-2) i obavi zamjena

$$\alpha = \frac{q}{\Lambda \cdot c} \quad (E-5)$$

izloženost posmatrača zvuku prelijetanja između vremenskog intervala $[\tau_1, \tau_2]$ može se izraziti kao

$$E = \text{const} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \int_{\alpha_1}^{\alpha_2} \frac{1}{(1 + \alpha^2)^2} d\alpha \quad (E-6)$$

Rješenje tog integrala je:

$$E = \text{const} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \frac{1}{2} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \quad (\text{E-7})$$

Integracija u intervalu $[-\infty, +\infty]$ (tj. tokom čitave beskonačne putanje leta) daje sljedeći izraz za ukupnu izloženost E_∞ :

$$E = \text{const} \cdot \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \quad (\text{E-8})$$

i stoga je energetska udio prema jednačini 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 DOSLJEDNOST MAKSIMALNIH I VREMENSKO INTEGRISANIH PARAMETARA – PRILAGOĐENA UDALJENOST

Posljedica upotrebe jednostavnog dipolnog modela za utvrđivanje energetske udjela jeste to da se podrazumijeva posebna teorijska razlika Δ_L između nivoa buke događaja $L_{\max}$ i L_E . Ako želimo da model konture bude interno dosljedan, treba da bude jednak razlici vrijednosti utvrđenih na osnovi NPD krivulja. Problem je da su NPD podaci dobijeni iz stvarnih mjerenja buke aviona koja ne moraju nužno biti u skladu s jednostavnom teorijom. Stoga je potrebno teoriji dodati element fleksibilnosti. Ipak, u principu su varijable α_1 i α_2 određene geometrijom i brzinom aviona, čime se ne ostavlja nikakva dodatna sloboda. Rješenje nudi koncept prilagođene udaljenosti d_λ kako slijedi.

Nivo izloženosti $L_{E,\infty}$ prikazana kao funkcija d_p u bazi podataka ANP za referentnu brzinu V_{ref} , može se izraziti kao

$$L_{E, (V_{\text{ref}})} = 10 \cdot \lg \left[\frac{\int_{-} p^2 \cdot dt}{p_0^2 \cdot t_{\text{ref}}} \right] \quad (\text{E-10})$$

pri čemu je p_0 standardni referentni pritisak, a t_{ref} je referentno vrijeme (= 1 s za SEL). Za stvarnu brzinu V ona postaje

$$L_{E, (V)} = L_{E, (V_{\text{ref}})} + 10 \cdot \lg \left(\frac{V_{\text{ref}}}{V} \right) \quad (\text{E-11})$$

Na sličan način se maksimalni nivo događaja $L_{\max}$ može zapisati kao

$L_{\max} = 10 \cdot \lg \left[\frac{p_p^2}{p_0^2} \right]$	(E-12)

Za dipolni izvor, pomoću jednačine E-8, E-11 i E-12, imajući na umu da je (iz jednačine E-2 E-8)

$$\int_{-} p^2 \cdot dt = \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V},$$

razlika ΔL može se zapisati na sljedeći način:

$\Delta L = L_E - L_{\max} = 10 \cdot \lg \left[\frac{V}{V_{\text{ref}}} \cdot \left(\frac{\pi}{2} p_p^2 \frac{d_p}{V} \right) \cdot \frac{1}{p_0^2 \cdot t_{\text{ref}}} \right] - 10 \cdot \lg \left[\frac{p_p^2}{p_0^2} \right]$	(E-13)

Ta se razlika može izjednačiti s vrijednošću Δ_L određenom na osnovu NPD podataka ako se direktna udaljenost d_p koja se upotrebljava za izračunavanje energetskog udjela zamijeni prilagođenom udaljenošću d_λ izraženom formulom

$d_\lambda = \frac{2}{\pi} \cdot V_{\text{ref}} \cdot t_{\text{ref}} \cdot 10^{(L_E - L_{\max})/10}$	(E-14a)

ili

$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{(L_E - L_{\max})/10}$ $d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{\text{ref}} \cdot t_{\text{ref}}$	(E-14b)

Ako u jednačini E-5 zamijenimo d_p vrijednošću d_λ i upotrijebimo definiciju $q = V\tau$ sa slike E-1, parametri α_1 i α_2 u jednačini E-9 mogu se zapisati (stavivši $q = q_1$ na početnu tačku i $q - \lambda = q_2$ na krajnju tačku segmenta putanje leta daljine λ) kao

$\alpha_1 = \frac{-q_1}{d_\lambda} \quad \text{i}$ $\alpha_2 = \frac{-q_1 + \lambda}{d_\lambda}$	(E-15)

Neophodnost zamjene stvarne direktne udaljenosti prilagođenom udaljenošću umanjuje jednostavnost modela 90-stepenskog dipola na četvrtu potenciju. Međutim, budući da se efikasno kalibriše na licu mjesta pomoću podataka dobijenih mjerenjima, algoritam za proračun energetskih udjela može se prije smatrati poluempirijskim nego isključivo teorijskim.

Dodatak F

Baza podataka za izvore buke drumskog saobraćaja

U ovom se prilogu nalazi baza podataka koja obuhvata većinu postojećih izvora buke drumskog saobraćaja. Namijenjena je za izračunavanje buke drumskog saobraćaja prema modelu opisanom u poglavlju 2.2. Buka drumskog saobraćaja.

Tabela F-1

Koeficijenti $A_{R,i,m}$ i $B_{R,i,m}$ za buku kotrljanja i $A_{P,i,m}$ i $B_{P,i,m}$ za buku pogona

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

a površina puta			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/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Jednosloj ni ZOAB	50	130	1	0,0	5,4	4,3	4,2	-1,0	-3,2	-2,6	0,8	-6,5
			2	7,9	4,3	5,3	-0,4	-5,2	-4,6	-3,0	-1,4	0,2
			3	9,3	5,0	5,5	-0,4	-5,2	-4,6	-3,0	-1,4	0,2
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dvoslojni ZOAB	50	130	1	1,6	4,0	0,3	-3,0	-4,0	-6,2	-4,8	-2,0	-3,0
			2	7,3	2,0	-0,3	-5,2	-6,1	-6,0	-4,4	-3,5	4,7
			3	8,3	2,2	-0,4	-5,2	-6,2	-6,1	-4,5	-3,5	4,7
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dvoslojni ZOAB (sitan)	80	130	1	-1,0	3,0	-1,5	-5,3	-6,3	-8,5	-5,3	-2,4	-0,1
			2	7,9	0,1	-1,9	-5,9	-6,1	-6,8	-4,9	-3,8	-0,8
			3	9,4	0,2	-1,9	-5,9	-6,1	-6,7	-4,8	-3,8	-0,9
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SMA- NL5	40	80	1	10,3	-0,9	0,9	1,8	-1,8	-2,7	-2,0	-1,3	-1,6
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SMA- NL8	40	80	1	6,0	0,3	0,3	0,0	-0,6	-1,2	-0,7	-0,7	-1,4
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
četkani beton	70	120	1	8,2	-0,4	2,8	2,7	2,5	0,8	-0,3	-0,1	1,4
			2	0,3	4,5	2,5	-0,2	-0,1	-0,5	-0,9	-0,8	5,0
			3	0,2	5,3	2,5	-0,2	-0,1	-0,6	-1,0	-0,9	5,5
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Optimalni očerkani beton	70	80	1	-0,2	-0,7	1,4	1,2	1,1	-1,6	-2,0	-1,8	1,0
			2	-0,7	3,0	-2,0	-1,4	-1,8	-2,7	-2,0	-1,9	-6,6
			3	-0,5	4,2	-1,9	-1,3	-1,7	-2,5	-1,8	-1,8	-6,6
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fino	70	120	1	8,0	-0,7	4,8	2,2	1,2	2,6	1,5	-0,6	7,6

očerkani beton			2	0,2	8,6	7,1	3,2	3,6	3,1	0,7	0,1	3,2
			3	0,1	9,8	7,4	3,2	3,1	2,4	0,4	0,0	2,0
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Obradena površina	50	130	1	8,3	2,3	5,1	4,8	4,1	0,1	-1,0	-0,8	-0,3
			2	0,1	6,3	5,8	1,8	-0,6	-2,0	-1,8	-1,6	1,7
			3	0,0	7,4	6,2	1,8	-0,7	-2,1	-1,9	-1,7	1,4
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Čvrsti elementi slagani u uzorku riblje kosti	30	60	1	27,0	16,2	14,7	6,1	3,0	-1,0	1,2	4,5	2,5
			2	29,5	20,0	17,6	8,0	6,2	-1,0	3,1	5,2	2,5
			3	29,4	21,2	18,2	8,4	5,6	-1,0	3,0	5,8	2,5
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Čvrsti elementi koji nisu slagani u uzorku riblje kosti	30	60	1	31,4	19,7	16,8	8,4	7,2	3,3	7,8	9,1	2,9
			2	34,0	23,6	19,8	10,5	11,7	8,2	12,2	10,0	2,9
			3	33,8	24,7	20,4	10,9	10,9	6,8	12,0	10,8	2,9
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tihi čvrsti elementi	30	60	1	26,8	13,7	11,9	3,9	-1,8	-5,8	-2,7	0,2	-1,7
			2	9,2	5,7	4,8	2,3	4,4	5,1	5,4	0,9	0,0
			3	9,1	6,6	5,2	2,6	3,9	3,9	5,2	1,1	0,0
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tanak sloj A	40	130	1	10,4	0,7	-0,6	-1,2	-3,0	-4,8	-3,4	-1,4	-2,9
			2	13,8	5,4	3,9	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,5
			3	14,1	6,1	4,1	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,3
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tanak sloj B	40	130	1	6,8	-1,2	-1,2	-0,3	-4,9	-7,0	-4,8	-3,2	-1,8
			2	13,8	5,4	3,9	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,5
			3	14,1	6,1	4,1	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,3
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Dodatak G

Baza podataka za izvore buke željezničkog saobraćaja

U ovom prilogu se nalazi baza podataka koja obuhvata većinu postojećih izvora buke željezničkog saobraćaja; namijenjena je za izračunavanje buke željezničkog saobraćaja prema modelu opisanom u poglavlju 2.3. Buka željezničkog saobraćaja.

Tabela G-1.Koeficijenti $L_{r,TR,i}$ i $L_{r,VEH,i}$ za hrapavost šina i točka

$L_{r,VEH,i}$			
Talasne daljina	Tip kočnice		
	C	k	n
	Kočnica s umetkom od livenog gvoždja	Kompozitna kočnica	Disk-kočnica
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_{r,TR,i}		
Talasne daljina	Hrapavost šina	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Dobro održavana i vrlo glatka)	Prosječna mreža (normalno održavana tako da bude glatka)
2 000 mm	17,1	35,0
1 600 mm	17,1	31,0
1 250 mm	17,1	28,0
1 000 mm	17,1	25,0
800 mm	17,1	23,0
630 mm	17,1	20,0
500 mm	17,1	17,0
400 mm	17,1	13,5
315 mm	15,0	10,5
250 mm	13,0	9,0
200 mm	11,0	6,5
160 mm	9,0	5,5
125 mm	7,0	5,0
100 mm	4,9	3,5
80 mm	2,9	2,0
63 mm	0,9	0,1
50 mm	–1,1	–0,2
40 mm	–3,2	–0,3
31,5 mm	–5,0	–0,8
25 mm	–5,6	–3,0
20 mm	–6,2	–5,0
16 mm	–6,8	–7,0
12,5 mm	–7,4	–8,0
10 mm	–8,0	–9,0
8 mm	–8,6	–10,0
6,3 mm	–9,2	–12,0
5 mm	–9,8	–13,0
4 mm	–10,4	–14,0
3,15 mm	–11,0	–15,0
2,5 mm	–11,6	–16,0

2 mm	–12,2	–17,0
1,6 mm	–12,8	–18,0
1,25 mm	–13,4	–19,0
1 mm	–14,0	–19,0
0,8 mm	–14,0	–19,0

Tabela G-2.

Koeficijenti $A_{3,i}$ za kontakti filter

A_{3,i}					
1.1. Talasne daljina	Opterećenje točka 50 kN – prodno točka 360 mm	Opterećenje točka 50 kN – prodno točka 680 mm	Opterećenje točka 50 kN – prodno točka 920 mm	Opterećenje točka 25 kN – prodno točka 920 mm	Opterećenje točka 100 kN – prodno točka 920 mm
2 000 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1 600 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1 250 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1 000 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
800 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
630 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
500 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
400 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
315 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
250 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
200 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
160 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	–0,1
125 mm	0,0	0,0	–0,1	0,0	–0,2
100 mm	0,0	–0,1	–0,1	0,0	–0,3
80 mm	–0,1	–0,2	–0,3	–0,1	–0,6
63 mm	–0,2	–0,3	–0,6	–0,3	–1,0
50 mm	–0,3	–0,7	–1,1	–0,5	–1,8
40 mm	–0,6	–1,2	–1,3	–1,1	–3,2
31,5 mm	–1,0	–2,0	–3,5	–1,8	–5,4
25 mm	–1,8	–4,1	–5,3	–3,3	–8,7
20 mm	–3,2	–6,0	–8,0	–5,3	–12,2
16 mm	–5,4	–9,2	–12,0	–7,9	–16,7
12,5 mm	–8,7	–13,8	–16,8	–12,8	–17,7
10 mm	–12,2	–17,2	–17,7	–16,8	–17,8

8 mm	-16,7	-17,7	-18,0	-17,7	-20,7
6,3 mm	-17,7	-18,6	-21,5	-18,2	-22,1
5 mm	-17,8	-21,5	-21,8	-20,5	-22,8
4 mm	-20,7	-22,3	-22,8	-22,0	-24,0
3,15 mm	-22,1	-23,1	-24,0	-22,8	-24,5
2,5 mm	-22,8	-24,4	-24,5	-24,2	-24,7
2 mm	-24,0	-24,5	-25,0	-24,5	-27,0
1,6 mm	-24,5	-25,0	-27,3	-25,0	-27,8
1,25 mm	-24,7	-28,0	-28,1	-27,4	-28,6
1 mm	-27,0	-28,8	-28,9	-28,2	-29,4
0,8 mm	-27,8	-29,6	-29,7	-29,0	-30,2

Tabela G-3.

Koeficijenti $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ i $L_{H,VEH,SUP,i}$ za prenosne funkcije

(Vrijednosti izražene u nivou zvučne snage po osovini)

$L_{H,TR,i}$								
Frekvencija	Podloga kolosjeka/Tip osjetljivih ploča							
	M/S	M/M	M/H	B/S	B/M	B/H	W	D
	Jednodijelni prag na mekoj podložnoj ploči	Jednodijelni prag na podložnoj ploči srednje čvrstina i	Jednodijelni prag na čvrstoj podložnoj ploči	Dvodijelni prag na mekoj podložnoj ploči	Dvodijelni prag na podložnoj ploči srednje čvrstina i	Dvodijelni prag na čvrstoj podložnoj ploči	Drveni prago vi	Direktno pričvršćivanje na mostovima
50 Hz	53,3	50,9	50,1	50,9	50,0	49,8	44,0	75,4
63 Hz	59,3	57,8	57,2	56,6	56,1	55,9	51,0	77,4
80 Hz	67,2	66,5	66,3	64,3	64,1	64,0	59,9	81,4
100 Hz	75,9	76,8	77,2	72,3	72,5	72,5	70,8	87,1
125 Hz	79,2	80,9	81,6	75,4	75,8	75,9	75,1	88,0
160 Hz	81,8	83,3	84,0	78,5	79,1	79,4	76,9	89,7
200 Hz	84,2	85,8	86,5	81,8	83,6	84,4	77,2	83,4
250 Hz	88,6	90,0	90,7	86,6	88,7	89,7	80,9	87,7
315 Hz	91,0	91,6	92,1	89,1	89,6	90,2	85,3	89,8
400 Hz	94,5	93,9	94,3	91,9	89,7	90,2	92,5	97,5
500 Hz	97,0	95,6	95,8	94,5	90,6	90,8	97,0	99,0
630 Hz	99,2	97,4	97,0	97,5	93,8	93,1	98,7	100,8
800 Hz	104,0	101,7	100,3	104,0	100,6	97,9	102,8	104,9
1 000 Hz	107,1	104,4	102,5	107,9	104,7	101,1	105,4	111,8

1 250 Hz	108,3	106,0	104,2	108,9	106,3	103,4	106,5	113,9
1 600 Hz	108,5	106,8	105,4	108,8	107,1	105,4	106,4	115,5
2 000 Hz	109,7	108,3	107,1	109,8	108,8	107,7	107,5	114,9
2 500 Hz	110,0	108,9	107,9	110,2	109,3	108,5	108,1	118,2
3 150 Hz	110,0	109,1	108,2	110,1	109,4	108,7	108,4	118,3
4 000 Hz	110,0	109,4	108,7	110,1	109,7	109,1	108,7	118,4
5 000 Hz	110,3	109,9	109,4	110,3	110,0	109,6	109,1	118,9
6 300 Hz	110,0	109,9	109,7	109,9	109,8	109,6	109,1	117,5
8 000 Hz	110,1	110,3	110,4	110,0	110,0	109,9	109,5	117,9
10 000 Hz	110,6	111,0	111,4	110,4	110,5	110,6	110,2	118,6

L_{H,VEH,i}				
Frekvencija	Točak 920 mm, bez dodatnih mjera	Točak 840 mm, bez dodatnih mjera	Točak 680 mm, bez dodatnih mjera	Točak 1 200 mm, bez dodatnih mjera
50 Hz	75,4	75,4	75,4	75,4
63 Hz	77,3	77,3	77,3	77,3
80 Hz	81,1	81,1	81,1	81,1
100 Hz	84,1	84,1	84,1	84,1
125 Hz	83,3	82,8	82,8	82,8
160 Hz	84,3	83,3	83,3	83,3
200 Hz	86,0	84,1	83,9	84,5
250 Hz	90,1	86,9	86,3	90,4
315 Hz	89,8	87,9	88,0	90,4
400 Hz	89,0	89,9	92,2	89,9
500 Hz	88,8	90,9	93,9	90,1
630 Hz	90,4	91,5	92,5	91,3
800 Hz	92,4	91,5	90,9	91,5
1 000 Hz	94,9	93,0	90,4	93,6
1 250 Hz	100,4	98,7	93,2	100,5
1 600 Hz	104,6	101,6	93,5	104,6
2 000 Hz	109,6	107,6	99,6	115,6
2 500 Hz	114,9	111,9	104,9	115,9
3 150 Hz	115,0	114,5	108,0	116,0
4 000 Hz	115,0	114,5	111,0	116,0
5 000 Hz	115,5	115,0	111,5	116,5

6 300 Hz	115,6	115,1	111,6	116,6
8 000 Hz	116,0	115,5	112,0	117,0
10 000 Hz	116,7	116,2	112,7	117,7

L_{H,VEH,SUP,i}	
Frekvencija	Tip vozila
	a
	Norma EU-a
50 Hz	0,0
63 Hz	0,0
80 Hz	0,0
100 Hz	0,0
125 Hz	0,0
160 Hz	0,0
200 Hz	0,0
250 Hz	0,0
315 Hz	0,0
400 Hz	0,0
500 Hz	0,0
630 Hz	0,0
800 Hz	0,0
1 000 Hz	0,0
1 250 Hz	0,0
1 600 Hz	0,0
2 000 Hz	0,0
2 500 Hz	0,0
3 150 Hz	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
6 300 Hz	0,0
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Tabela G-4.

Koeficijenti L_{R,IMPACT,i} za udarnu buku

L_{R,IMPACT,i}

Talasne daljina	Jedna prekidač/spoj/prelaz/100 m
2 000 mm	22,0
1 600 mm	22,0
1 250 mm	22,0
1 000 mm	22,0
800 mm	22,0
630 mm	20,0
500 mm	16,0
400 mm	15,0
315 mm	14,0
250 mm	15,0
200 mm	14,0
160 mm	12,0
125 mm	11,0
100 mm	10,0
80 mm	9,0
63 mm	8,0
50 mm	6,0
40 mm	3,0
31,5 mm	2,0
25 mm	–3,0
20 mm	–8,0
16 mm	–13,0
12,5 mm	–17,0
10 mm	–19,0
8 mm	–22,0
6,3 mm	–25,0
5 mm	–26,0
4 mm	–32,0
3,15 mm	–35,0
2,5 mm	–40,0
2 mm	–43,0
1,6 mm	–45,0
1,25 mm	–47,0
1 mm	–49,0
0,8 mm	–50,0

Tabela G-5

Koeficijenti $L_{W,0,idling}$ za buku vuče

(Vrijednosti izražene na nivou zvučne snage po vozilu)

$L_{W,0,idling}$										
Frekvencija	Tip vozila									
	d		d		d		e		e	
	Dizelska lokomotiva (oko 800 kW)		Dizelska lokomotiva (oko 2 200 kW)		Dizelska motorna vozila		Električna lokomotiva		Električna motorna vozila	
	Izvor A	Izvor B	Izvor A	Izvor B	Izvor A	Izvor B	Izvor A	Izvor B	Izvor A	Izvor 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
315 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3
400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 150 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 300 Hz	84,1	83,4	81,4	80,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Tabela G-6.

Koeficijenti $L_{W,0,1}$, $L_{W,0,2}$, α_1 , α_2 za aerodinamičku buku

(Vrijednosti izražene u nivou zvučne snage po vozilu (za vozila daljine 20 m))

	Aerodinamička buka pri 300 km/h	
	$\alpha 1$	$\alpha 2$
	50	50
Frekvencija	LW,0,1	LW,0,2
50 Hz	112,6	36,7
63 Hz	113,2	38,5
80 Hz	115,7	39,0
100 Hz	117,4	37,5
125 Hz	115,3	36,8
160 Hz	115,0	37,1
200 Hz	114,9	36,4
250 Hz	116,4	36,2
315 Hz	115,9	35,9
400 Hz	116,3	36,3
500 Hz	116,2	36,3
630 Hz	115,2	36,3
800 Hz	115,8	36,2
1 000 Hz	115,7	36,5
1 250 Hz	115,7	36,4
1 600 Hz	114,7	105,2
2 000 Hz	114,7	110,3
2 500 Hz	115,0	110,4
3 150 Hz	114,5	105,6
4 000 Hz	113,1	37,2
5 000 Hz	112,1	37,5
6 300 Hz	110,6	37,9
8 000 Hz	109,6	38,4
10 000 Hz	108,8	39,2

Tabela G-7.

Koeficijenti C_{bridge} za strukturno zračenje

L_{H, ivicuge, i}		
Frekvencija	+ 10 dB(A)	+ 15 dB(A)
50 Hz	85,2	90,1
63 Hz	87,1	92,1
80 Hz	91,0	96,0

Pjeskarenje – u spoljašnjem prostoru – uz korišćenje mlaznice	Tačkasti izvor	Slobodno polje	108,77	110,37	112,77	107,77	104,37	98,07	97,07	86,97
Rotaciona peć	Linijski izvor	Slobodno polje	79,27	84,17	86,67	89,27	93,07	93,47	92,07	87,77
Brodogradilište	Površinski izvor	Poluslobodno polje	67,17	69,07	74,57	62,17	63,97	66,77	70,97	68,07
Plinski terminal	Površinski izvor	Poluslobodno polje	74,17	70,07	65,57	64,17	59,97	57,77	51,97	56,07

Dodatak I

Baza podataka za izvore buke aviona– Podaci o buci i performansama aviona (ANP)

U ovom se prilogu nalazi baza podataka koja obuhvata većinu postojećih izvora buke avioni. Namijenjena je za izračunavanje buke aviona prema modelu opisanom u poglavlju

2.6. Buka aviona

Tabela I-1

Aerodinamički koeficijenti

Oznaka avioni (ACFT_ID)	Tip operacije (OP_TYPE)	Oznaka zakrilca (FLAP_ID)	B (ft/lb)	C (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$)	D (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$)	R
1900D	A	35-A			0,915858	0,130495
1900D	A	A_40D			0,416345	0,140491
1900D	A	ZERO-A				0,106643
1900D	D	17-D	0,060076	0,858496		0,072968
1900D	D	ZERO-D				0,094383
707320	A	D-25			0,307537	0,107756
707320	A	D-40			0,279116	0,134567
707320	A	D-50			0,275511	0,15472
707320	A	U-25				0,098219
707320	D	14	0,004514	0,312431		0,089316
707320	D	INT				0,072743
707320	D	ZERO				0,05617
707QN	A	D-25			0,307537	0,107756
707QN	A	D-40			0,279116	0,134567

707QN	A	D-50			0,275511	0,15472
707QN	A	U-25				0,098219
707QN	D	14	0,004514	0,312431		0,089316
707QN	D	INT				0,072743
707QN	D	ZERO				0,05617
717200	A	A_0U				0,06456
717200	A	A_13D				0,109249
717200	A	A_13U				0,095353
717200	A	A_18D				0,11009
717200	A	A_18U				0,095015
717200	A	A_40D			0,416345	0,140491
717200	D	T_00B				0,06
717200	D	T_00C				0,06
717200	D	T_05H	0,011607	0,483254		0,075
717200	D	T_05M	0,011795	0,489068		0,075
717200	D	T_13A	0,010862	0,469923		0,078
720B	A	D-30			0,350247	0,109478
720B	A	D-50			0,339412	0,148843
720B	A	U-30				0,09805
720B	D	20	0,00573	0,356426		0,091933
720B	D	30	0,005238	0,340735		0,104243
720B	D	INT				0,074052
720B	D	ZERO				0,05617
727100	A	D-25			0,350485	0,128359
727100	A	D-30			0,343897	0,145903
727100	A	D-40			0,335992	0,186604
727100	A	U-15				0,090698
727100	A	U-25				0,113154
727100	D	2				0,0857
727100	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727100	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727100	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727100	D	ZERO				0,0636
727D15	A	D-25			0,383689	0,109535
727D15	A	D-30			0,368	0,1437
727D15	A	D-40			0,36	0,1844
727D15	A	U-15				0,089969
727D15	A	U-25				0,109535
727D15	D	2				0,0857

727D15	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727D15	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727D15	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727D15	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727D15	D	ZERO				0,0594
727D17	A	D-25			0,383689	0,124821
727D17	A	D-30			0,368	0,1437
727D17	A	D-40			0,36	0,1844
727D17	A	U-15				0,089969
727D17	A	U-25				0,109535
727D17	D	2				0,0857
727D17	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727D17	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727D17	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727D17	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727D17	D	ZERO				0,0594
727EM1	A	D-25			0,350485	0,128359
727EM1	A	D-30			0,343897	0,145903
727EM1	A	D-40			0,335992	0,186604
727EM1	A	U-15				0,090698
727EM1	A	U-25				0,113154
727EM1	D	2				0,0857
727EM1	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727EM1	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727EM1	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727EM1	D	ZERO				0,0636
727EM2	A	D-25			0,383689	0,109535
727EM2	A	D-30			0,368	0,1437
727EM2	A	D-40			0,36	0,1844
727EM2	A	U-15				0,089969
727EM2	A	U-25				0,109535
727EM2	D	2				0,0857
727EM2	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727EM2	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727EM2	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727EM2	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727EM2	D	ZERO				0,0594
727Q15	A	D-25			0,383689	0,109535
727Q15	A	D-30			0,368	0,1437

727Q15	A	D-40			0,36	0,1844
727Q15	A	U-15				0,089969
727Q15	A	U-25				0,109535
727Q15	D	2				0,0857
727Q15	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727Q15	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727Q15	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727Q15	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727Q15	D	ZERO				0,0594
727Q7	A	D-25			0,350485	0,128359
727Q7	A	D-30			0,343897	0,145903
727Q7	A	D-40			0,335992	0,186604
727Q7	A	U-15				0,090698
727Q7	A	U-25				0,113154
727Q7	D	2				0,0857
727Q7	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727Q7	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727Q7	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727Q7	D	ZERO				0,0636
727Q9	A	D-25			0,372885	0,124565
727Q9	A	D-30			0,367614	0,142606
727Q9	A	D-40			0,359182	0,184273
727Q9	A	U-15				0,090523
727Q9	A	U-25				0,109315
727Q9	D	2				0,0857
727Q9	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727Q9	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727Q9	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727Q9	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727Q9	D	ZERO				0,0594
727QF	A	D-15				0,1182
727QF	A	D-25				0,1359
727QF	A	D-30			0,3658	0,1602
727QF	A	D-40			0,3568	0,2003
727QF	A	U-05				0,08709
727QF	A	U-15				0,09676
727QF	A	U-25				0,1201
727QF	A	U-ZERO				0,06027
727QF	D	2				0,081

727QF	D	5	0,00849	0,4242		0,0921
727QF	D	15	0,007525	0,412		0,1005
727QF	D	25	0,0069	0,3885		0,1222
727QF	D	ZERO				0,06599
737	A	D-25			0,452885	0,113106
737	A	D-30			0,442783	0,124898
737	A	D-40			0,432682	0,155057
737	A	U-15				0,088617
737	A	U-25				0,097687
737	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737	D	INT				0,07477
737	D	ZERO				0,0643
737300	A	D-15			0,4639	0,1103
737300	A	D-30			0,434	0,1247
737300	A	D-40			0,4215	0,1471
737300	D	1	0,0126	0,4958		0,069
737300	D	5	0,0116	0,477215		0,0742
737300	D	15	0,0111	0,4572		0,0872
737300	D	ZERO				0,062
7373B2	A	D-15			0,4639	0,1103
7373B2	A	D-30			0,434	0,1247
7373B2	A	D-40			0,4215	0,1471
7373B2	D	1	0,0124	0,4958		0,0761
7373B2	D	5	0,011511	0,477758		0,0794
7373B2	D	15	0,011	0,4575		0,0872
7373B2	D	T_01				0,067
7373B2	D	T_05				0,074679
7373B2	D	ZERO				0,062
737400	A	D-15			0,4779	0,1079
737400	A	D-30			0,4338	0,1251
737400	A	D-40			0,423	0,151
737400	D	1				0,0713
737400	D	5	0,0117	0,4834		0,0798
737400	D	15	0,0109	0,4596		0,0924
737400	D	ZERO				0,0628
737500	A	D-15			0,4538	0,1084
737500	A	D-30			0,4281	0,1253

737500	A	D-40			0,4166	0,151
737500	D	1				0,0712
737500	D	5	0,01138	0,474697		0,0803
737500	D	15	0,0109	0,4541		0,0925
737500	D	ZERO				0,061
737700	A	A_15			0,4122	0,1048
737700	A	A_30			0,3986	0,1194
737700	A	A_40			0,3907	0,1434
737700	D	T_00H				0,063
737700	D	T_01	0,0097	0,4329		0,062
737700	D	T_05A				0,07
737700	D	T_10	0,0089	0,4112		0,0858
737700	D	T_15	0,0087	0,406		0,0889
737700	D	T_25	0,0086	0,4021		0,0932
737700	D	T_5	0,0093	0,4251		0,0749
737700	D	T_ZERO				0,0552
737800	D	T_00				0,05625
737800	D	T_01				0,06253
737800	D	T_05	0,009633	0,435043		0,0737
737D17	A	D-25			0,451848	0,113169
737D17	A	D-30			0,443779	0,125252
737D17	A	D-40			0,434096	0,156502
737D17	A	U-15				0,106085
737D17	A	U-25				0,097127
737D17	D	5	0,011677	0,473007		0,087424
737D17	D	10	0,010956	0,456114		0,096364
737D17	D	25	0,010406	0,436124		0,10878
737D17	D	INT				0,07586
737D17	D	ZERO				0,0643
737N17	A	D-25			0,451848	0,113169
737N17	A	D-30			0,443779	0,125252
737N17	A	D-40			0,434096	0,156502
737N17	A	U-15				0,106085
737N17	A	U-25				0,097127
737N17	D	5	0,011677	0,473007		0,087424
737N17	D	10	0,010956	0,456114		0,096364
737N17	D	25	0,010406	0,436124		0,10878
737N17	D	INT				0,07586
737N17	D	ZERO				0,0643

737N9	A	D-25			0,452885	0,113106
737N9	A	D-30			0,442783	0,124898
737N9	A	D-40			0,432682	0,155057
737N9	A	U-15				0,088617
737N9	A	U-25				0,097687
737N9	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737N9	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737N9	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737N9	D	INT				0,07477
737N9	D	ZERO				0,0643
737QN	A	D-25			0,452885	0,113106
737QN	A	D-30			0,442783	0,124898
737QN	A	D-40			0,432682	0,155057
737QN	A	U-15				0,088617
737QN	A	U-25				0,097687
737QN	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737QN	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737QN	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737QN	D	INT				0,07477
737QN	D	ZERO				0,0643
74710Q	A	D-20			0,217555	0,109467
74710Q	A	D-25			0,210537	0,116953
74710Q	A	D-30			0,202116	0,142564
74710Q	A	U-20				0,091737
74710Q	D	5				0,07456
74710Q	D	10	0,002333	0,212212		0,092196
74710Q	D	20	0,002187	0,202456		0,099504
74710Q	D	ZERO				0,05693
747200	A	D-20			0,217555	0,109467
747200	A	D-25			0,210537	0,116953
747200	A	D-30			0,202116	0,142564
747200	A	U-20				0,091737
747200	D	5				0,074042
747200	D	10	0,00235	0,211659		0,091154
747200	D	20	0,002207	0,203133		0,098616
747200	D	ZERO				0,05693
74720A	A	D-25			0,2105	0,118
74720A	A	D-30			0,2017	0,1438
74720A	D	5				0,0722

74720A	D	10	0,00234	0,2115		0,08917
74720A	D	20	0,002186	0,2029		0,09728
74720A	D	ZERO				0,05524
74720B	A	D-25			0,2113	0,1207
74720B	A	D-30			0,2016	0,1444
74720B	D	5				0,07276
74720B	D	10	0,002351	0,213		0,0886
74720B	D	20	0,002196	0,2045		0,09867
74720B	D	ZERO				0,05693
747400	A	D-25			0,2143	0,1171
747400	A	D-30			0,2064	0,141
747400	D	5				0,069
747400	D	10	0,002104	0,21338		0,0823
747400	D	20	0,0021	0,2062		0,0916
747400	D	T_00H				0,053
747400	D	T_01				0,057691
747400	D	T_05				0,071
747400	D	T_05C				0,057569
747400	D	T_10	0,002101	0,207131		0,110782
747400	D	T_10H				0,1
747400	D	ZERO		0,3111		0,0508
7478	A	F_20			0,192660	0,128462
7478	A	F_30			0,189605	0,143406
7478	D	F_0				0,052717
7478	D	F_1				0,064841
7478	D	F_10	0,002000	0,204760		0,083321
7478	D	F_5				0,073443
747SP	A	D-20			0,216415	0,110347
747SP	A	D-25			0,209991	0,116897
747SP	A	D-30			0,202497	0,143096
747SP	A	U-20				0,092569
747SP	D	5				0,076123
747SP	D	10	0,002357	0,210572		0,095316
747SP	D	20	0,002179	0,201901		0,103296
747SP	D	ZERO				0,05693
757300	D	T_00				0,05554
757300	D	T_01				0,05943
757300	D	T_05	0,006931	0,38754		0,07993
757PW	A	D-25			0,3234	0,1186

757PW	A	D-30			0,3179	0,1342
757PW	D	5	0,006243	0,360271		0,0722
757PW	D	15	0,00611	0,3454		0,0782
757PW	D	20	0,00573	0,33		0,0864
757PW	D	T_00				0,055346
757PW	D	T_01				0,0609
757PW	D	T_05		0,360271		0,0682
757PW	D	ZERO		0,4699		0,0548
757RR	A	D-25			0,3238	0,1178
757RR	A	D-30			0,3191	0,1337
757RR	D	5	0,006319	0,36165		0,07
757RR	D	15	0,00614	0,3454		0,0758
757RR	D	20	0,0057	0,33		0,0847
757RR	D	INT				0,0621
757RR	D	T_00				0,0525
757RR	D	T_01				0,058316
757RR	D	T_05				0,0635
757RR	D	ZERO		0,4699		0,0541
767300	A	D-25			0,2627	0,121
767300	A	D-30			0,2555	0,1329
767300	D	5	0,00409	0,297		0,075
767300	D	15	0,00381	0,2853		0,0824
767300	D	20	0,00367	0,2788		0,0866
767300	D	INT				0,0641
767300	D	ZERO				0,0531
767400	A	L_25_D			0,2601	0,1156
767400	A	L_30_D			0,2536	0,1265
767400	D	T_00_U				0,0492
767400	D	T_05_U	0,0043	0,2972		0,0674
767400	D	T_05A				0,055
767400	D	T_05B				0,06
767400	D	T_15_U	0,0041	0,2876		0,0736
767400	D	T_20_U	0,003624	0,2775		0,0794
767CF6	A	D-25			0,29009	0,1075
767CF6	A	D-30			0,28096	0,1232
767CF6	D	1	0,00557	0,31625		0,0646
767CF6	D	5	0,0053	0,30576		0,0685
767CF6	D	15	0,00504	0,29249		0,074
767CF6	D	20	0,0049	0,28496		0,0779

767CF6	D	ZERO				0,0489
767JT9	A	D-25			0,29009	0,1085
767JT9	A	D-30			0,28096	0,1258
767JT9	D	1	0,00504	0,31625		0,0658
767JT9	D	5	0,00472	0,30576		0,0705
767JT9	D	15	0,00436	0,29249		0,0756
767JT9	D	20	0,00417	0,28496		0,0802
767JT9	D	ZERO				0,052
777200	A	D20			0,2204	0,09765
777200	A	D25			0,2133	0,1158
777200	A	D30			0,203	0,133
777200	D	15	0,002867	0,2299		0,07432
777200	D	20	0,002751	0,2239		0,08186
777200	D	T_00		0,3218		0,05065
777200	D	T_00H				0,052
777200	D	T_00L				0,048
777200	D	T_01		0,2921		0,05555
777200	D	T_01H				0,06
777200	D	T_05	0,002475	0,239429		0,06898
777200	D	T_05A				0,063456
777200	D	T_05C				0,092
777200	D	T_05CH				0,085
777300	A	L_25_D			0,2156	0,116
777300	A	L_30_D			0,2071	0,1322
777300	D	T_00_U				0,0504
777300	D	T_05_U	0,0031	0,2586		0,0645
777300	D	T_15_U	0,0028	0,2454		0,0704
777300	D	T_20_U	0,0027	0,2363		0,0783
7773ER	A	F_20			0,225340	0,104970
7773ER	A	F_30			0,209490	0,134910
7773ER	D	FLAP_0				0,050171
7773ER	D	FLAP_1				0,054934
7773ER	D	FLAP_5	0,002710	0,240000		0,066100
7878R	A	F_00			0,393870	0,045060
7878R	A	F_01			0,329760	0,047700
7878R	A	F_05			0,288410	0,067150
7878R	A	FLAP20			0,260280	0,088050
7878R	A	FLAP30			0,246840	0,105000
7878R	D	FLAP_0				0,050055

7878R	D	FLAP_1				0,052026
7878R	D	FLAP_5	0,002949	0,256410		0,071636
A300-622R	A	1				0,071539
A300-622R	A	2_D				0,094763
A300-622R	A	2_U				0,072592
A300-622R	A	3_D			0,274926	0,102372
A300-622R	A	FULL_D			0,253296	0,125036
A300-622R	A	ZERO				0,052053
A300-622R	D	0				0,053127
A300-622R	D	1500	0,004121	0,292		0,072348
A300B4-203	A	D-15			0,28237	0,10607
A300B4-203	A	D-25			0,27151	0,125568
A300B4-203	D	1	0,005307	0,324359		0,090223
A300B4-203	D	8	0,004239	0,291059		0,093067
A300B4-203	D	15	0,00402	0,278999		0,102935
A300B4-203	D	ZERO				0,063491
A310-304	A	1				0,068197
A310-304	A	2_D				0,096731
A310-304	A	2_U				0,072778
A310-304	A	3_D			0,274926	0,106084
A310-304	A	FULL_D			0,253296	0,129438
A310-304	A	ZERO				0,054935
A310-304	D	0				0,055191
A310-304	D	1500	0,004875	0,313705		0,072016
A319-131	A	1_A				0,06317
A319-131	A	2_D				0,098119
A319-131	A	2_U				0,071826
A319-131	A	3_D			0,379931	0,098121
A319-131	A	FULL_D			0,355927	0,124534
A319-131	A	ZERO_A				0,056446
A319-131	D	1				0,071598
A319-131	D	1+F	0,007077	0,376764		0,072635
A319-131	D	ZERO				0,05429
A320-211	A	1_A				0,061662
A320-211	A	2_D				0,096267
A320-211	A	2_U				0,067463
A320-211	A	3_D			0,385223	0,101204
A320-211	A	FULL_D			0,37052	0,11586
A320-211	A	ZERO_A				0,057558

A320-211	D	1				0,066827
A320-211	D	1+F	0,007701	0,394884		0,071403
A320-211	D	ZERO				0,056281
A320-232	A	1_A				0,059086
A320-232	A	2_D				0,095899
A320-232	A	2_U				0,06679
A320-232	A	3_D			0,379853	0,100263
A320-232	A	FULL_D			0,369833	0,121141
A320-232	A	ZERO_A				0,054309
A320-232	D	1				0,065822
A320-232	D	1+F	0,007626	0,395674		0,069873
A320-232	D	ZERO				0,05332
A321-232	A	1_A				0,064258
A321-232	A	2_D				0,101798
A321-232	A	2_U				0,074849
A321-232	A	3_D			0,368096	0,112676
A321-232	A	FULL_D			0,357761	0,119073
A321-232	A	ZERO_A				0,057183
A321-232	D	1				0,071631
A321-232	D	1+F	0,007524	0,390238		0,075946
A321-232	D	ZERO				0,056647
A330-301	A	1_A				0,057783
A330-301	A	2_D				0,081654
A330-301	A	2_U				0,064098
A330-301	A	3_D			0,229065	0,092737
A330-301	A	FULL_D			0,222802	0,100779
A330-301	A	ZERO_A				0,047685
A330-301	D	1				0,059866
A330-301	D	1+F	0,002905	0,247076		0,061736
A330-301	D	ZERO				0,046057
A330-343	A	1_A				0,055464
A330-343	A	2_D				0,083569
A330-343	A	2_U				0,063042
A330-343	A	3_D			0,229705	0,092555
A330-343	A	FULL_D			0,222498	0,10202
A330-343	A	ZERO_A				0,046224
A330-343	D	1				0,05926
A330-343	D	1+F	0,0029	0,245211		0,062365
A330-343	D	ZERO				0,044593

A340-211	A	1_A				0,063657
A340-211	A	2_D				0,092945
A340-211	A	2_U				0,071673
A340-211	A	3_D			0,224603	0,101734
A340-211	A	FULL_D			0,220432	0,108554
A340-211	A	ZERO_A				0,051221
A340-211	D	1				0,068547
A340-211	D	1+F	0,002605	0,223635		0,073134
A340-211	D	ZERO				0,048646
A340-642	A	1_A				0,054416
A340-642	A	2_D				0,087508
A340-642	A	2_U				0,067996
A340-642	A	3_D			0,213821	0,100473
A340-642	A	FULL_D			0,20733	0,105616
A340-642	A	ZERO_A				0,051608
A340-642	D	1				0,06118
A340-642	D	1+F	0,002423	0,225716		0,06743
A340-642	D	ZERO				0,051433
A380-841	A	A_1+F				0,055657
A380-841	A	A_2_D				0,081906
A380-841	A	A_2_U				0,064109
A380-841	A	A_3_D			0,154745	0,101662
A380-841	A	A_FULL			0,154745	0,107331
A380-841	A	ZERO_A				0,050279
A380-841	D	D_1				0,053173
A380-841	D	D_1+F	0,00125	0,159626		0,068055
A380-841	D	ZERO				0,050472
A380-861	A	A_1+F				0,058557
A380-861	A	A_2_D				0,081967
A380-861	A	A_2_U				0,06558
A380-861	A	A_3_D			0,154745	0,101738
A380-861	A	A_FULL			0,154745	0,108118
A380-861	A	ZERO_A				0,048776
A380-861	D	D_1				0,053241
A380-861	D	D_1+F	0,00125	0,159567		0,070602
A380-861	D	ZERO				0,049623
BAC111	A	D-45			0,49076	0,139207
BAC111	A	U-INT				0,106398
BAC111	D	8	0,01569	0,54382		0,082179

BAC111	D	INT1				0,07359
BAC111	D	ZERO				0,065
BAE146	A	D-18			0,61667	0,119715
BAE146	A	D-24			0,61667	0,138371
BAE146	A	D-33			0,45555	0,153186
BAE146	A	U-18				0,0818
BAE146	A	U-24				0,095298
BAE146	D	18	0,009678	0,49296		0,13241
BAE146	D	24	0,008979	0,45846		0,1412
BAE146	D	30	0,008173	0,43179		0,15287
BAE146	D	ZERO				0,083096
BAE300	A	D-18			0,60557	0,116925
BAE300	A	D-24			0,60557	0,134808
BAE300	A	D-33			0,4511	0,149009
BAE300	A	U-18				0,08058
BAE300	A	U-24				0,093519
BAE300	D	18	0,009449	0,49847		0,1279
BAE300	D	24	0,008341	0,462		0,1352
BAE300	D	30	0,00775	0,43351		0,14711
BAE300	D	ZERO				0,081866
BEC58P	A	D-15				0,14885
BEC58P	A	D-30			1,33492	0,16
BEC58P	D	TO	0,100258	1,28098		0,1377
BEC58P	D	ZERO				0,125381
CIT3	A	D-40			0,966375	0,147159
CIT3	A	D-INTR				0,130842
CIT3	D	10				0,092263
CIT3	D	20	0,04284	0,947523		0,114525
CIT3	D	ZERO				0,07
CL600	A	D-45			0,766248	0,169002
CL600	A	D-INTR				0,128747
CL600	D	10				0,079246
CL600	D	20	0,028225	0,780719		0,088492
CL600	D	ZERO				0,07
CL601	A	D-45			0,769487	0,163669
CL601	A	D-INTR				0,122639
CL601	D	10				0,075805
CL601	D	20	0,032183	0,780565		0,081609
CL601	D	ZERO				0,07

CNA172	A	10-D			1,3132	0,0994
CNA172	A	30-D			1,2526	0,1516
CNA172	A	ZERO-D				0,096
CNA172	D	10-C	0,0992	1,0304		0,1446
CNA172	D	CRUISE				0,096
CNA172	D	ZERO-C	0,1025	1,1112		0,0831
CNA182	A	F10APP				0,122
CNA182	A	F30APP			1,285	0,151
CNA182	D	F-20D	0,058	1,204		0,17
CNA182	D	ZERO				0,127
CNA182	D	ZERO-A				0,127
CNA182	D	ZERO-C				0,097
CNA182	D	ZERO-T				0,103
CNA206	A	10_D				0,105632
CNA206	A	40_D			1,23852	0,169084
CNA206	D	20_T	0,055005	1,02562		0,136998
CNA206	D	ZERO_C				0,09563
CNA206	D	ZERO_T	0,055005	1,02562		0,106327
CNA208	A	F30APP			0,867722	0,099468
CNA208	A	ZERO-A				0,089802
CNA208	D	F-20D	0,033202	0,74833		0,105087
CNA208	D	ZERO	0,05003	0,887307		0,089802
CNA208	D	ZERO-C				0,087252
CNA208	D	ZERO-T				0,060282
CNA20T	A	10_D				0,109615
CNA20T	A	40_D			1,32574	0,211577
CNA20T	D	20_T	0,054669	1,045287		0,13795
CNA20T	D	ZERO_C				0,101535
CNA20T	D	ZERO_T	0,054669	0,959417		0,099791
CNA441	A	D-INTR				0,141579
CNA441	A	D-L			1,02329	0,162936
CNA441	D	TO	0,072722	1,10834		0,120222
CNA441	D	ZERO				0,096518
CNA500	A	D-35			0,991547	0,147335
CNA500	A	D-INTR				0,113809
CNA500	D	1				0,080282
CNA500	D	12	0,054342	0,956752		0,090564
CNA500	D	ZERO				0,07
CNA510	A	A_15			1,073624	0,088506

CNA510	A	A_35			1,002913	0,126185
CNA510	D	D_15	0,07051	1,179843		0,097415
CNA510	D	ZERO_C				0,088914
CNA510	D	ZERO_D	0,090811	1,347624		0,103158
CNA525C	A	A_15			1,012614	0,106795
CNA525C	A	A_35			0,946574	0,126615
CNA525C	D	D-15	0,053355	0,993147		0,096525
CNA525C	D	ZERO_C				0,085
CNA525C	D	ZERO_D	0,061279	1,065348		0,09129
CNA55B	A	A_15			1,01427	0,118086
CNA55B	A	A_35			0,9553	0,200794
CNA55B	D	D_15	0,05628	1,080923		0,128052
CNA55B	D	ZERO_C				0,10833
CNA55B	D	ZERO_D	0,063189	1,159835		0,119835
CNA560E	D	15	0,054336	1,014289		0,122203
CNA560E	A	15 U			0,919106	0,099403
CNA560E	A	35 D			0,870372	0,130841
CNA560E	D	7	0,059522	1,061591		0,11951
CNA560E	D	ZERO				0,122635
CNA560U	D	15	0,038136	1,069934		0,13523
CNA560U	D	7	0,041179	1,10518		0,12699
CNA560U	A	7_APP				0,12699
CNA560U	A	D 15			0,86464	0,088125
CNA560U	A	D 35			0,811918	0,132402
CNA560U	D	ZERO				0,07
CNA560XL	D	15	0,030657	1,045811		0,13852
CNA560XL	D	7	0,035712	1,095308		0,13505
CNA560XL	A	D 15U			0,91189	0,08555
CNA560XL	A	D 35D			0,86179	0,126192
CNA560XL	D	ZERO				0,074551
CNA680	D	15	0,027468	0,725152		0,127804
CNA680	A	15 GU			0,717794	0,093247
CNA680	A	35 GD			0,662727	0,146827
CNA680	D	7	0,030105	0,764412		0,122083
CNA680	D	ZERO				0,105329
CNA750	A	15_GD			0,753068	0,174519
CNA750	A	15_GU			0,753068	0,146147
CNA750	A	35_GD			0,714646	0,250382
CNA750	A	5_GU			0,799175	0,118139

CNA750	D	5	0,038446	0,82511		0,122657
CNA750	D	15	0,034761	0,787004		0,12822
CNA750	D	ZERO				0,096475
CONCRD	A	D-L			0,349148	0,205927
CONCRD	A	U-L				0,183067
CONCRD	D	CL1				0,13294
CONCRD	D	TO	0,008051	0,338363		0,13294
CONCRD	D	ZERO				0,13294
CRJ9-ER	A	20				0,0976
CRJ9-ER	A	D-45			0,5801	0,1551
CRJ9-ER	A	U-45				0,1504
CRJ9-ER	A	ZERO				0,0655
CRJ9-ER	D	0-204				0,0599
CRJ9-ER	D	0-250				0,0641
CRJ9-ER	D	D-8	0,0177	0,5902		0,0978
CRJ9-ER	D	U-8				0,0775
CRJ9-LR	A	20				0,0976
CRJ9-LR	A	D-45			0,5801	0,1551
CRJ9-LR	A	U-45				0,1504
CRJ9-LR	A	ZERO				0,0655
CRJ9-LR	D	0-204				0,0599
CRJ9-LR	D	0-250				0,0641
CRJ9-LR	D	D-8	0,0177	0,5902		0,0978
CRJ9-LR	D	U-8				0,0775
CVR580	A	D-28			0,51972	0,118937
CVR580	A	D-40			0,49138	0,124222
CVR580	D	10	0,028303	0,540116		0,130717
CVR580	D	INTR				0,102858
CVR580	D	ZERO				0,075
DC1010	A	D-35			0,251236	0,132645
DC1010	A	D-50			0,244243	0,164729
DC1010	A	U-35				0,127457
DC1010	A	U-50				0,161155
DC1010	D	5				0,079893
DC1010	D	10	0,00356	0,261942		0,101376
DC1010	D	INT				0,068522
DC1010	D	ZERO				0,057149
DC1030	A	D-35			0,2534	0,13
DC1030	A	U-20				0,104

DC1030	D	20	0,003091	0,2434		0,104
DC1030	D	INT1				0,09454
DC1030	D	INT2				0,07307
DC1030	D	ZERO				0,06519
DC1040	A	D-35			0,254879	0,121114
DC1040	A	D-50			0,247241	0,151007
DC1040	A	U-35				0,114222
DC1040	A	U-50				0,145481
DC1040	D	5				0,082503
DC1040	D	15	0,004009	0,272697		0,111044
DC1040	D	INT				0,071264
DC1040	D	ZERO				0,060025
DC3	A	D-45			0,597793	0,155222
DC3	A	U-INT				0,133361
DC3	D	TO	0,019837	0,619256		0,123784
DC3	D	ZERO				0,1115
DC6	A	D-INTR				0,10199
DC6	A	D-L			0,294594	0,125979
DC6	D	TO	0,007829	0,430006		0,08204
DC6	D	ZERO				0,078
DC850	A	D-35			0,328558	0,129965
DC850	A	D-50			0,313281	0,149354
DC850	A	U-35				0,126751
DC850	A	U-50				0,145337
DC850	D	15	0,005206	0,323443		0,090417
DC850	D	25	0,004708	0,315832		0,103092
DC850	D	INT				0,074401
DC850	D	ZERO				0,058535
DC860	A	D-35			0,312879	0,117758
DC860	A	D-50			0,304526	0,130913
DC860	A	U-35				0,115049
DC860	A	U-50				0,12766
DC860	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC860	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC860	D	INT				0,071703
DC860	D	ZERO				0,05319
DC870	A	D-35			0,312879	0,117758
DC870	A	D-50			0,304526	0,130913
DC870	A	U-35				0,115049

DC870	A	U-50				0,12766
DC870	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC870	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC870	D	INT				0,071703
DC870	D	ZERO				0,05319
DC8QN	A	D-35			0,312879	0,117758
DC8QN	A	D-50			0,304526	0,130913
DC8QN	A	U-35				0,115049
DC8QN	A	U-50				0,12766
DC8QN	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC8QN	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC8QN	D	INT				0,071703
DC8QN	D	ZERO				0,05319
DC910	A	D-35			0,480101	0,134177
DC910	A	D-50			0,445486	0,157948
DC910	A	U-15				0,087963
DC910	A	U-35				0,130625
DC910	A	U-50				0,153365
DC910	D	5	0,012996	0,49557		0,07757
DC910	D	15	0,010618	0,477234		0,087963
DC910	D	INT				0,076753
DC910	D	ZERO				0,075935
DC930	A	D-35			0,470211	0,135075
DC930	A	D-50			0,438965	0,165052
DC930	A	U-15				0,092489
DC930	A	U-35				0,131559
DC930	A	U-50				0,155925
DC930	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC930	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC930	D	INT				0,076701
DC930	D	ZERO				0,068416
DC93LW	A	D-35			0,470211	0,135075
DC93LW	A	D-50			0,438965	0,165052
DC93LW	A	U-15				0,092489
DC93LW	A	U-35				0,131559
DC93LW	A	U-50				0,155925
DC93LW	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC93LW	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC93LW	D	INT				0,076701

DC93LW	D	ZERO				0,068416
DC950	A	D-35			0,468147	0,135234
DC950	A	D-50			0,442406	0,160018
DC950	A	U-15				0,092489
DC950	A	U-35				0,131677
DC950	A	U-50				0,155399
DC950	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC950	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC950	D	INTR				0,076701
DC950	D	ZERO				0,068416
DC95HW	A	D-35			0,468147	0,135234
DC95HW	A	D-50			0,442406	0,160018
DC95HW	A	U-15				0,092489
DC95HW	A	U-35				0,131677
DC95HW	A	U-50				0,155399
DC95HW	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC95HW	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC95HW	D	INTR				0,076701
DC95HW	D	ZERO				0,068416
DC9Q7	A	D-35			0,480101	0,134177
DC9Q7	A	D-50			0,445486	0,157948
DC9Q7	A	U-15				0,087963
DC9Q7	A	U-35				0,130625
DC9Q7	A	U-50				0,153365
DC9Q7	D	5	0,012996	0,49557		0,07757
DC9Q7	D	15	0,010618	0,477234		0,087963
DC9Q7	D	INT				0,076753
DC9Q7	D	ZERO				0,075935
DC9Q9	A	D-35			0,470211	0,135075
DC9Q9	A	D-50			0,438965	0,165052
DC9Q9	A	U-15				0,092489
DC9Q9	A	U-35				0,131559
DC9Q9	A	U-50				0,155925
DC9Q9	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC9Q9	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC9Q9	D	INT				0,076701
DC9Q9	D	ZERO				0,068416
DHC6	A	D-INTR				0,125975
DHC6	A	D-L			0,577068	0,176949

DHC6	D	INTR				0,090222
DHC6	D	TO	0,031032	0,787095		0,105443
DHC6	D	ZERO				0,075
DHC6QP	A	D-INTR				0,125975
DHC6QP	A	D-L			0,577068	0,176949
DHC6QP	D	INTR				0,090222
DHC6QP	D	TO	0,031032	0,787095		0,105443
DHC6QP	D	ZERO				0,075
DHC7	A	D-25			0,51353	0,127688
DHC7	A	D-INTR				0,117133
DHC7	D	10				0,117133
DHC7	D	25	0,009556	0,466702		0,159266
DHC7	D	ZERO				0,075
DHC8	A	D-15			0,54969	0,092335
DHC8	A	D-35			0,50961	0,10086
DHC8	A	D-5			0,60123	0,087745
DHC8	A	U-15				0,080204
DHC8	A	U-5				0,073647
DHC8	D	5	0,017289	0,61342		0,07808
DHC8	D	15	0,017361	0,56668		0,08519
DHC8	D	ZERO				0,072424
DHC830	A	D-10			0,62986	0,091024
DHC830	A	D-15			0,60123	0,094958
DHC830	A	D-35			0,55542	0,103483
DHC830	A	U-10				0,079221
DHC830	A	U-15				0,084139
DHC830	D	5	0,017836	0,61764		0,070652
DHC830	D	10	0,015165	0,570532		0,076309
DHC830	D	15	0,014403	0,549595		0,080292
DHC830	D	INT	0,019987	0,659514		0,067572
DHC830	D	ZERO				0,068308
DO228	A	F30APP			0,75885	0,11911
DO228	A	ZERO-A				0,10717
DO228	D	FLAPS1	0,02196	0,80401		0,09042
DO228	D	ZERO	0,02745	0,86388		0,10717
DO228	D	ZERO-C				0,14459
DO228	D	ZERO-T				0,09218
DO328	A	F32APP			0,638	0,0961
DO328	A	ZERO-A				0,0916

DO328	D	F12-D	0,016	0,666		0,0664
DO328	D	ZERO				0,0916
DO328	D	ZERO-C				0,1206
ECLIPSE500	A	A_A_DN			1,273746	0,133462
ECLIPSE500	A	A_T_DN				0,178304
ECLIPSE500	D	TO_DN	0,100203	1,381422		0,105314
ECLIPSE500	D	TO_UP		1,381422		0,086185
ECLIPSE500	D	UP_DN		1,690947		0,103009
ECLIPSE500	D	UP_UP		1,690947		0,073313
EMB120	A	D-25			0,837	0,0801
EMB120	A	D-45			0,782	0,1305
EMB120	D	15	0,0297	0,82		0,1014
EMB120	D	ZERO		0,929		0,0834
EMB145	A	D-22			0,6836	0,1291
EMB145	A	D-45			0,6811	0,1809
EMB145	D	9		0,6503		0,0825
EMB145	D	9-GEAR	0,0218	0,6562		0,1048
EMB145	D	ZERO				0,0691
EMB14L	A	D-22			0,6836	0,1291
EMB14L	D	9		0,6503		0,083
EMB14L	D	9-GEAR	0,0212	0,6562		0,083
EMB14L	D	D-45		0,6811		0,1809
EMB14L	D	ZERO				0,0694
EMB170	D	1	0,015720	0,579870		0,076830
EMB170	A	FULL			0,498900	0,145550
EMB170	D	ZERO				0,066180
EMB175	D	1	0,015900	0,578990		0,077300
EMB175	A	FULL			0,498200	0,145800
EMB175	D	ZERO				0,066000
EMB190	D	1	0,012300	0,494610		0,082600
EMB190	A	FULL			0,434400	0,137100
EMB190	D	ZERO				0,066400
EMB195	D	1	0,012200	0,494520		0,083100
EMB195	A	FULL			0,433600	0,137400
EMB195	D	ZERO				0,067400
737800	A	A_00				0,0596977
737800	A	A_01				0,066122
737800	A	A_05				0,078996
737800	A	A_15				0,111985

737800	A	A_30			0,383611	0,117166
7378MAX	A	A_00	0	0	0	0,076682
7378MAX	A	A_00				0,056009
7378MAX	A	A_01	0	0	0	0,091438
7378MAX	A	A_01				0,066859
7378MAX	A	A_05	0	0	0	0,106627
7378MAX	A	A_05				0,077189
7378MAX	A	A_15	0	0	0,395117	0,165812
7378MAX	A	A_15				0,106525
7378MAX	A	A_30			0,375612	0,116638
7378MAX	A	A_40	0	0	0,375646	0,189672
7378MAX	D	D_00	0	0	0	0,074217
7378MAX	D	D_00				0,05418
7378MAX	D	D_01	0	0	0	0,085464
7378MAX	D	D_01				0,062526
7378MAX	D	D_05	0,00823	0,41332	0	0,101356
7378MAX	D	D_05	0,0079701	0,40898		0,074014
A350-941	A	A_1_U	0	0	0	0,05873
A350-941	A	A_1_U				0,056319
A350-941	A	A_2_D	0	0	0	0,083834
A350-941	A	A_2_D				0,081415
A350-941	A	A_2_U	0	0	0	0,06183
A350-941	A	A_2_U				0,059857
A350-941	A	A_3_D	0	0	0,219605	0,092731
A350-941	A	A_3_D			0,225785	0,092557
A350-941	A	A_FULL_D	0	0	0,214867	0,106381
A350-941	A	A_FULL_D			0,214862	0,106058
A350-941	A	A_ZERO	0	0	0	0,049173
A350-941	A	A_ZERO				0,048841
A350-941	D	D_1	0	0	0	0,052403
A350-941	D	D_1_U				0,058754
A350-941	D	D_1+F	0,00325	0,234635	0	0,06129
A350-941	D	D_1+F_D	0,002722	0,233179		0,098533
A350-941	D	D_1+F_U				0,062824
A350-941	D	D_ZERO	0	0	0	0,048142
A350-941	D	D_ZERO				0,048126
ATR72	A	15-A-G				0,0803
ATR72	A	33-A-G			0,55608	0,105
ATR72	A	ZERO-A				0,09027

ATR72	D	15	0,013155	0,538		0,08142
ATR72	D	INTR				0,07826
ATR72	D	ZERO				0,0708
F10062	A	D-42	0	0	0,4731	0,1565
F10062	A	INT2				0,0904
F10062	A	TO				0,0683
F10062	A	U-INT				0,1124
F10062	D	INT2				0,0904
F10062	D	TO	0,0122	0,5162		0,0683
F10062	D	ZERO				0,0683
F10065	A	D-42			0,4731	0,1565
F10065	A	INT2				0,0911
F10065	A	TO				0,0693
F10065	A	U-INT				0,1129
F10065	D	INT2				0,0911
F10065	D	TO	0,0123	0,521		0,0693
F10065	D	ZERO				0,0693
F28MK2	A	D-42			0,5334	0,1677
F28MK2	A	INT2				0,1033
F28MK2	A	U-INTR				0,1248
F28MK2	A	ZERO				0,0819
F28MK2	D	6	0,0171	0,6027		0,0793
F28MK2	D	INT2				0,1033
F28MK2	D	ZERO				0,0819
F28MK4	A	D-42			0,5149	0,1619
F28MK4	A	INT2				0,0971
F28MK4	A	U-INTR				0,1187
F28MK4	A	ZERO				0,0755
F28MK4	D	6	0,01515	0,5731		0,0749
F28MK4	D	INT2				0,0971
F28MK4	D	ZERO				0,0755
FAL20	A	D-25			0,804634	0,117238
FAL20	A	D-40			0,792624	0,136348
FAL20	A	INTR				0,084391
FAL20	A	ZERO				0,07
FAL20	D	10	0,035696	0,807797		0,098781
FAL20	D	INTR				0,084391
FAL20	D	ZERO				0,07
GII	A	L-0-U				0,0751

GII	A	L-10-U				0,0852
GII	A	L-20-D				0,1138
GII	A	L-39-D			0,5822	0,1742
GII	D	T-0-U				0,0814
GII	D	T-10-U				0,0884
GII	D	T-20-D	0,02	0,634		0,1159
GIIB	A	L-0-U				0,0722
GIIB	A	L-10-U				0,0735
GIIB	A	L-20-D				0,1091
GIIB	A	L-39-D			0,562984	0,1509
GIIB	D	T-0-U				0,0738
GIIB	D	T-10-U				0,0729
GIIB	D	T-20-D	0,0162	0,583		0,1063
GIV	A	L-0-U				0,06
GIV	A	L-20-D				0,1063
GIV	A	L-39-D			0,5805	0,1403
GIV	D	T-0-U				0,0586
GIV	D	T-10-U				0,0666
GIV	D	T-20-D	0,0146	0,5798		0,1035
GIV	D	T-20-U				0,0797
GV	A	L-0-U				0,0617
GV	A	L-20-D				0,0974
GV	A	L-20-U				0,0749
GV	A	L-39-D			0,4908	0,1328
GV	D	T-0-U				0,058
GV	D	T-10-U				0,0606
GV	D	T-20-D	0,01178	0,516		0,0953
GV	D	T-20-U				0,0743
HS748A	A	D-30			0,45813	0,13849
HS748A	A	D-INTR				0,106745
HS748A	A	INTR				0,088176
HS748A	A	ZERO				0,075
HS748A	D	INTR				0,088176
HS748A	D	TO	0,012271	0,542574		0,101351
HS748A	D	ZERO				0,075
IA1125	A	D-40			0,967478	0,136393
IA1125	A	D-INTR				0,118618
IA1125	A	INTR				0,085422
IA1125	A	ZERO				0,07

IA1125	D	12	0,040745	0,963488		0,100843
IA1125	D	INTR				0,085422
IA1125	D	ZERO				0,07
L1011	A	10				0,093396
L1011	A	D-33			0,286984	0,137671
L1011	A	D-42			0,256389	0,155717
L1011	A	ZERO				0,06243
L1011	D	10	0,004561	0,265314		0,093396
L1011	D	22	0,004759	0,251916		0,105083
L1011	D	INTR				0,07959
L1011	D	ZERO				0,06243
L10115	A	10				0,093396
L10115	A	D-33			0,262728	0,140162
L10115	A	D-42			0,256123	0,155644
L10115	A	ZERO				0,06243
L10115	D	10	0,004499	0,265314		0,093396
L10115	D	22	0,004695	0,251916		0,105083
L10115	D	INTR				0,07959
L10115	D	ZERO				0,06243
L188	A	D-100			0,436792	0,174786
L188	A	D-78-%			0,456156	0,122326
L188	A	INTR				0,120987
L188	A	ZERO				0,082
L188	D	39-%	0,009995	0,420533		0,142992
L188	D	78-%	0,010265	0,404302		0,159974
L188	D	INTR				0,120987
L188	D	ZERO				0,082
LEAR25	A	10				0,09667
LEAR25	A	D-40			1,28239	0,176632
LEAR25	A	D-INTR				0,149986
LEAR25	A	ZERO				0,07
LEAR25	D	10				0,09667
LEAR25	D	20	0,082866	1,27373		0,12334
LEAR25	D	ZERO				0,07
LEAR35	A	10				0,089112
LEAR35	A	D-40			1,08756	0,150688
LEAR35	A	D-INTR				0,129456
LEAR35	A	ZERO				0,07
LEAR35	D	10				0,089112

LEAR35	D	20	0,043803	1,05985		0,108224
LEAR35	D	ZERO				0,07
MD11GE	D	10	0,003812	0,2648		0,0843
MD11GE	D	15	0,003625	0,2578		0,0891
MD11GE	D	20	0,003509	0,2524		0,0947
MD11GE	D	25	0,003443	0,2481		0,1016
MD11GE	D	0/EXT				0,0692
MD11GE	D	0/RET				0,0551
MD11GE	D	ZERO				0,0551
MD11PW	D	10	0,003829	0,265		0,08425
MD11PW	D	15	0,003675	0,2576		0,08877
MD11PW	D	20	0,003545	0,2526		0,09472
MD11PW	D	25	0,003494	0,2487		0,1018
MD11PW	D	0/EXT				0,0691
MD11PW	D	0/RET				0,05512
MD11PW	D	ZERO				0,05512
MD81	D	11	0,009276	0,4247		0,07719
MD81	D	INT1				0,07643
MD81	D	INT2				0,06313
MD81	D	INT3				0,06156
MD81	D	INT4				0,06366
MD81	D	T_15	0,009369	0,420798		0,0857
MD81	D	T_INT				0,0701
MD81	D	T_ZERO				0,061
MD81	D	ZERO				0,06761
MD82	D	11	0,009248	0,4236		0,07969
MD82	D	INT1				0,07625
MD82	D	INT2				0,06337
MD82	D	INT3				0,06196
MD82	D	INT4				0,0634
MD82	D	T_15	0,009267	0,420216		0,086
MD82	D	T_INT				0,065
MD82	D	T_ZERO				0,061
MD82	D	ZERO				0,06643
MD83	D	11	0,009301	0,4227		0,0798
MD83	D	INT1				0,07666
MD83	D	INT2				0,0664
MD83	D	INT3				0,06247
MD83	D	INT4				0,06236

MD83	D	T_15	0,009384	0,420307		0,086
MD83	D	T_INT				0,0664
MD83	D	T_ZERO				0,0611
MD83	D	ZERO				0,06573
MD9025	A	D-28			0,4118	0,1181
MD9025	A	D-40			0,4003	0,1412
MD9025	A	U-0			0,4744	0,0876
MD9025	D	EXT/06	0,010708	0,458611		0,070601
MD9025	D	EXT/11	0,009927	0,441118		0,073655
MD9025	D	EXT/18	0,009203	0,421346		0,083277
MD9025	D	EXT/24	0,008712	0,408301		0,090279
MD9025	D	RET/0				0,05186
MD9028	A	D-28			0,4118	0,1181
MD9028	A	D-40			0,4003	0,1412
MD9028	A	U-0			0,4744	0,0876
MD9028	D	EXT/06	0,010993	0,463088		0,070248
MD9028	D	EXT/11	0,010269	0,446501		0,072708
MD9028	D	EXT/18	0,009514	0,426673		0,082666
MD9028	D	EXT/24	0,008991	0,413409		0,090018
MD9028	D	RET/0				0,05025
MU3001	A	1				0,08188
MU3001	A	D-30			1,07308	0,147487
MU3001	A	D-INTR				0,114684
MU3001	A	ZERO				0,07
MU3001	D	1	0,065703	1,1529		0,08188
MU3001	D	10	0,055318	1,0729		0,09285
MU3001	D	ZERO				0,07
PA30	A	27-A			1,316667	0,104586
PA30	A	ZERO-A				0,078131
PA30	D	15-D	0,100146	1,166667		0,154071
PA30	D	ZERO-D				0,067504
PA42	A	30-DN			1,09213	0,14679
PA42	A	ZERO-A				0,087856
PA42	D	ZER-DN	0,06796	1,011055		0,08088
PA42	D	ZERO				0,087856
PA42	D	ZERO-C				0,139096
PA42	D	ZERO-T				0,07651
SD330	A	D-15			0,746802	0,109263
SD330	A	D-35			0,702872	0,143475

SD330	A	INTR				0,106596
SD330	A	ZERO				0,075
SD330	D	10	0,031762	0,727556		0,138193
SD330	D	INTR				0,106596
SD330	D	ZERO				0,075
SF340	A	5				0,105831
SF340	A	D-35			0,75674	0,147912
SF340	A	D-INTR				0,111456
SF340	A	ZERO				0,075
SF340	D	5				0,105831
SF340	D	15	0,026303	0,746174		0,136662
SF340	D	ZERO				0,075

Tabela I-2

Avioni

ACF TID	Opis	Tip motor a	Br oj mo tor a	Klasi fikaci ja po masi	Kate gorij a vlas nika	MG TO W (lb)	M GL W (lb)	Naj već a dalj ina za slije tanje (ft)	Naj već a niv o stat ičk og poti ska na niv ou mo ra (lb)	Pog lavl je o buc i	NP D ozn aka (NP D_I D)	Para meta r snage	Ozn aka spek tral ne klas e za pril az	Ozn aka spek tral ne klas e za odle t	Ozna ka later alne usmj eren osti
1900 D	Beech 1900D /PT6A 67	Turboe lisni	2	Velik ii	Kom ercija lni	16 9 50	14 940	1 69 6	3 3 67	1	PT6 A67	CNT (lb)	213	109	Elisa
707	Boein g 707- 120/J T3C	Mlazni	4	Teški	Kom ercija lni	302 400	188 90 0	6 68 2	10 120	1	JT4 A	CNT (lb)	208	107	Krilo
7071 20	Boein g 707- 120B/	Mlazni	4	Teški	Kom ercija lni	302 400	188 90 0	6 89 3	14 850	1	JT3 D	CNT (lb)	208	107	Krilo

	JT3D-3														
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	334000	247000	56219000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Krilo	
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	334000	247000	56219000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Krilo	
717200	Boeing 717-200/BR 715	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	121000	110000	46018000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Trup	
720	Boeing 720/JT3C	Mlazni	4	Veliki	Komercijalni	223500	155600	48710120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Krilo	
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Mlazni	4	Veliki	Komercijalni	234000	175000	57118000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Krilo	
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Mlazni	3	Veliki	Komercijalni	169500	142500	48614000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup	
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Mlazni	3	Veliki	Komercijalni	217600	163300	55711895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup	
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Mlazni	3	Veliki	Komercijalni	208000	169000	49215500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup	
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Mlazni	3	Veliki	Komercijalni	208000	169000	54416000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup	
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Mlazni	3	Veliki	Komercijalni	169500	142500	48614000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Trup	
727E	FEDX	Mlazni	3	Veliki	Kom	208	169	49215	3	3JT	CNT	201	101	Trup	

M2	727-200/J T8D-15			ii	ercija lni	000	000	2	500		8E5	(lb)			
727Q15	Boeing 727-200/J T8D-15QN	Mlazni	3	Veliki	Komercijalni	208000	169000	4922	15500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q7	Boeing 727-100/J T8D-7QN	Mlazni	3	Veliki	Komercijalni	169500	142500	4867	14000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q9	Boeing 727-200/J T8D-9	Mlazni	3	Veliki	Komercijalni	191000	160000	5444	14500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Mlazni	3	Veliki	Komercijalni	169000	142500	4488	15380	3	TA Y651	CNT (lb)	201	101	Trup
737	Boeing 737/J T8D-9	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	109000	98000	3900	14500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Krilo
737300	Boeing 737-300/C FM56-3B-1	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	135000	114000	4580	20000	3	CF M563	CNT (lb)	202	102	Krilo
7373B2	Boeing 737-300/C FM56-3B-2	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	139500	114000	4580	22000	3	CF M563	CNT (lb)	202	102	Krilo
737400	Boeing 737-400/C FM56-3C-1	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	150000	124000	5062	23500	3	CF M563	CNT (lb)	202	102	Krilo
737500	Boeing 737-500/C FM56-3C-1	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	133500	111000	4551	20000	3	CF M563	CNT (lb)	202	102	Krilo

737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	154500	129200	445	24000	3	CF567B	CNT (lb)	206	104	Krilo
737800	Boeing 737-800 / CFM56-7B26	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	174200	146300	545	26300	3	CF567B	CNT (lb)	206	104	Krilo
▼M6															
7378MAX	Boeing 737 MAX 8 / CFM Leap1 B-27	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	181200	152800	495	26400	4	7378MAX	CNT (lb)	216	103	Krilo
▼M2															
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	124000	107000	44	16000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Krilo
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	124000	107000	44	16000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Krilo
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	109000	98000	30	14500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Krilo
737QN	Boeing 737/J	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	109000	98000	30	14500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Krilo

	T8D-9QN														
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	733000	516600	5727	33042	2	JT9DBD	CNT(lb)	209	107	Krilo
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	733000	564000	6200	45500	3	JT9DFL	CNT(lb)	207	107	Krilo
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	775000	564000	6200	45500	3	JT9DFL	CNT(lb)	207	107	Krilo
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	785000	564000	6200	46300	3	JT9D7Q	CNT(lb)	207	107	Krilo
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	800000	630000	6200	53000	3	JT9D7Q	CNT(lb)	207	107	Krilo
747400	Boeing 747-400/PW4056	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	875000	652000	6989	56800	3	PW4056	CNT(lb)	207	107	Krilo
7478	Boeing 747-8F/GENx-2B67	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	987000	757000	7900	68000	4	GENX67	CNT(lb)	205	107	Krilo
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	702000	475000	5911	45500	3	JT9DFL	CNT(lb)	207	107	Krilo
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	275000	224000	5651	43100	3	RR535E	CNT(lb)	203	103	Krilo
757PW	Boeing 757-	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	255000	21000	4790	38300	3	PW203	CNT(lb)	203	103	Krilo

	200/P W203 7				lni		0				7				
757R R	Boeing 757- 200/R B211- 535E4	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	255 000	210 000 0	4 64 0	40 100	3	RR5 35E	CNT (lb)	203	103	Krilo
7673 00	Boeing 767- 300/P W406 0	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	407 000	320 000 0	4 71 0	60 000	3	2CF 680	CNT (lb)	203	103	Krilo
7674 00	Boeing 767- 400E R/CF6 - 80C2 B(F)	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	450 000	340 000 0	6 00 0	58 685	3	CF6 80C	CNT (lb)	205	102	Krilo
767C F6	Boeing 767- 200/C F6- 80A	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	315 500	270 000 0	4 70 0	48 000	3	2CF 680	CNT (lb)	203	103	Krilo
767J T9	Boeing 767- 200/J T9D- 7R4D	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	351 000	270 000 0	4 74 4	48 000	3	2CF 680	CNT (lb)	203	103	Krilo
7772 00	Boeing 777- 200/G E90- 76B	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	656 000	470 000 0	4 45 0	90 000	3	GE9 0	CNT (lb)	205	105	Krilo
7773 00	Boeing 777- 300/Trent 892	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	660 000	524 000 0	6 01 2	77 000	0	TRE NT8	CNT (lb)	203	105	Krilo
7773 ER	Boeing 777- 300ER/GE 90- 115B- EIS	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	775 000	554 000 0	5 80 5	115 000 0	3	GE9 015	CNT (lb)	204	107	Krilo
7878 R	Boeing 787-	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	502 500	380 000	5 09 0	70 000	4	T1K BFP	CNT (lb)	205	103	Krilo

	8/T10 00- C/01 Fam ily Plan Cert				lni		0								
A300 - 622R	Airbus A300- 622R/ PW41 58	Mlazni	2	Teški	Kom ercija lni	378 533	308 64 7	4 73 5	58 000	3	PW 415 8	CNT (lb)	202	103	Krilo
A300 B4- 203	Airbus A300 B4- 200/C F6- 50C2	Mlazni	2	Teški	Kom ercija lni	364 000	295 00 0	5 36 7	52 500	3	2CF 650	CNT (lb)	203	103	Krilo
A310 -304	Airbus A310- 304/G E CF6- 80C2 A2	Mlazni	2	Teški	Kom ercija lni	346 126	273 37 3	4 68 2	53 500	3	A31 0	CNT (lb)	204	103	Krilo
A319 -131	Airbus A319- 131/V 2522- A5	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	166 449	137 78 9	4 36 4	22 000	3	V25 22A	CNT (lb)	205	103	Krilo
A320 -211	Airbus A320- 211/C FM56 -5A1	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	169 756	142 19 8	4 75 3	25 000	3	CF M56 5	CNT (lb)	202	103	Krilo
A320 -232	Airbus A320- 232/V 2527- A5	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	169 756	145 50 5	4 91 7	26 500	3	V25 27A	CNT (lb)	205	103	Krilo
A321 -232	Airbus A321- 232/I AE V2530 -A5	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	196 211	166 44 9	5 58 7	30 000	3	V25 30	CNT (lb)	202	103	Krilo
A330 -301	Airbus A330- 301/G E	Mlazni	2	Teški	Kom ercija lni	478 400	383 60 4	5 96 6	67 500	3	CF6 80E	CNT (lb)	202	102	Krilo

	CF6-80 E1A2														
A330-343	Airbus A330-343/R R Trent 772B	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Krilo
A340-211	Airbus A340-211/C FM56-5C2	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Krilo
A340-642	Airbus A340-642/R R Trent 556	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Krilo
▼M6															
A350-941	Airbus A350-941 / RR Trent XWB-84	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	610 681	456 356	6 558	84 200	4	A350-941	CNT (lb)	239	139	Krilo
ATR 72	Avions de Transport Regional ATR 72-212A / PW127F	Turbolizni	2	Veliki	Komercijalni	50 710	49 270	3 360	7 587	4	ATR72	CNT (lb)	240	140	Elisa
▼M2															
A380-841	Airbus A380-841/R R Trent 970	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Krilo
A380-861	Airbus A380-861/E	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Krilo

	A GP72 70														
BAC 111	BAC 111/S PEY MK51 1-14	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	89 6 00	82 000	4 44 9	11 400	2	2JT 8D	CNT (lb)	201	101	Trup
BAE 146	BAe 146- 200/A LF502 R-5	Mlazni	4	Velik ii	Kom ercija lni	93 0 00	81 000	3 77 0	6 9 70	3	AL5 02R	CNT (lb)	206	108	Krilo
BAE 300	BAe 146- 300/A LF502 R-5	Mlazni	4	Velik ii	Kom ercija lni	97 5 00	84 500	3 96 0	6 9 70	3	AL5 02R	CNT (lb)	206	108	Krilo
BEC5 8P	Rayth eon BAR ON 58P/T S10- 520-L	Klipni	2	Mali	Opšte avion stvo	6 10 0	6 1 00	2 73 3	779	0	TSI O52	CNT (% maksi maln og statič kog potis ka)	215	109	Elisa
CIT3	Cessn a Citatio n III/TF E731- 3- 100S	Mlazni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	20 0 00	17 000	2 77 0	3 6 50	3	TF7 313	CNT (lb)	216	113	Trup
CL60 0	Canad air CL- 600/A LF502 L	Mlazni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	36 0 00	33 000	3 30 0	7 5 00	3	AL5 02L	CNT (lb)	216	113	Trup
CL60 1	Canad air CL- 601/C F34- 3A	Mlazni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	43 1 00	36 000	3 55 0	9 2 20	3	CF3 4	CNT (lb)	216	113	Trup
CNA 172	Cessn a	Klipni	1	Mali	Opšte avion	2 45 0	2 4 50	1 69 5	436	0	IO3 60L	CNT (%)	215	109	Elisa

	172R/ Lyco ming IO- 360- L2A				stvo							maksi maln og statič kog potis ka)			
CNA 182	Cessn a 182H/ Contin ental O- 470-R	Klipni	1	Mali	Opšte avion stvo	2 80 0	2 8 00	1 54 4	965	2	O47 0R	CNT (lb)	215	113	Elisa
CNA 206	Cessn a 206H/ Lyco ming IO- 540- AC	Klipni	1	Mali	Opšte avion stvo	3 60 0	3 6 00	1 88 0	798	0	IO5 40	Drug o (RP M)	215	109	Elisa
CNA 208	Cessn a 208/P T6A- 114	Turboe lisni	1	Mali	Opšte avion stvo	8 75 0	8 5 00	1 74 0	2 3 00	3	PT6 A11 4	CNT (lb)	210	109	Elisa
CNA 20T	Cessn a T206 H/Lyc oming TIO- 540- AJ1A	Klipni	1	Mali	Opšte avion stvo	3 60 0	3 6 00	1 88 0	825	0	TIO 540	Drug o (RP M)	215	109	Elisa
CNA 441	Cessn a CON QUES T II /TPE3 31-8	Turboe lisni	2	Mali	Kom ercija lni	9 90 0	9 4 00	1 93 9	1 5 35	0	TPE 331	CNT (% maksi maln og statič kog potis ka)	210	111	Elisa
CNA 500	Cessn a Citatio n II/JT1 5D-4	Mlazni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	14 7 00	14 000	3 05 0	2 5 00	3	JT1 5D1	CNT (lb)	216	113	Trup

CNA 510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Mlazni	2	Mali	Komercijalni	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW 615F	CNT (lb)	203	113	Trup
CNA 525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Mlazni	2	Mali	Komercijalni	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Trup
CNA 55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Mlazni	2	Veliki	Opšte avionstvo	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW 530A	CNT (lb)	203	113	Trup
CNA 560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Mlazni	2	Mali	Komercijalni	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Trup
CNA 560U	Cessna Citation Ultra 560/JT15D-5D	Mlazni	2	Mali	Komercijalni	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Trup
CNA 560XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Mlazni	2	Mali	Komercijalni	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW 545A	CNT (lb)	238	137	Trup
CNA 680	Cessna Citation	Mlazni	2	Mali	Komercijalni	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW 306C	CNT (lb)	236	136	Trup

	n Sover eign 680/P W306 C														
CNA 750	Cessn a Citatio n X/Roll s Royce Alliso n AE30 07C	Mlazni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	35 7 00	31 800	3 50 0	6 4 07	3	AE3 00C	CNT (lb)	202	105	Trup
CON CRD	Conco rde/O LY59 3	Mlazni	4	Teški	Kom ercija lni	400 000	245 00 0	10 6 00	38 100	0	OL Y59 3	CNT (lb)	206	106	Krilo
CRJ9 -ER	Bomb ardier CL- 600- 2D15/ CL- 600- 2D24/ CF34- 8C5	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	82 5 00	73 500	5 77 9	13 525	3	CF3 48C 5	CNT (lb)	216	113	Trup
CRJ9 -LR	Bomb ardier CL- 600- 2D15/ CL- 600- 2D24/ CF34- 8C5	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	84 5 00	75 100	5 68 0	13 525	3	CF3 48C 5	CNT (lb)	216	113	Trup
CVR 580	Conva ir CV- 580/A LL 501- D15	Turboe lisni	2	Velik ii	Kom ercija lni	58 0 00	52 000	4 25 6	8 1 00	0	501 D13	CNT (% maksi maln og statič kog potis ka)	214	112	Elisa

DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Mlazni	3	Teški	Komercijalni	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Krilo
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Mlazni	3	Teški	Komercijalni	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Krilo
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Mlazni	3	Teški	Komercijalni	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Krilo
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Klipni	2	Veliki	Komercijalni	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	213	110	Elisa
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Klipni	4	Veliki	Komercijalni	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	213	110	Elisa
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Krilo
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Krilo

DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	355000	275000	5310	19000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Krilo
DC870	Douglas DC-8-70/CFM56-2C-5	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	355000	258000	6500	22000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Krilo
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	355000	275000	5310	19000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Krilo
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	90700	81700	5030	14000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	114000	102000	4680	14500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	114000	102000	4680	14500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Trup
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	121000	110000	4880	16000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup

	8D-17														
DC95 HW	McDo nnell Dougl as DC-9- 50/JT 8D17 w/ ABS Heavy weight hushki t	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	121 000	110 00 0	4 88 0	16 000	3	2JT 8DH	CNT (lb)	201	101	Trup
DC9 Q7	McDo nnell Dougl as DC-9- 10/JT 8D- 7QN	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	90 7 00	81 700	5 03 0	14 000	2	2JT 8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DC9 Q9	McDo nnell Dougl as DC-9- 30/JT 8D- 9QN	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	114 000	102 00 0	4 68 0	14 500	2	2JT 8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DHC 6	De Havill and DASH 6/PT6 A-27	Turboe lisni	2	Mali	Kom ercija lni	12 5 00	12 300	1 50 0	2 0 00	0	PT6 A27	CNT (% maksi maln og statič kog potis ka)	210	109	Elisa
DHC 6QP	De Havill and DASH 6/PT6 A-27 Raisbe ck Quiet Prop Mod	Turboe lisni	2	Mali	Kom ercija lni	12 5 00	12 300	1 50 0	2 0 00	0	RAI SQP	CNT (% maksi maln og statič kog potis ka)	210	109	Elisa

DHC 7	De Havill and DASH 7/PT6 A-50	Turboe lisni	4	Velik ii	Komercija lni	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6 A50	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	213	112	Elisa
DHC 8	Bombardier de Havill and DASH 8-100/P W121	Turboe lisni	2	Velik ii	Komercija lni	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW 120	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	213	112	Elisa
DHC 830	Bombardier de Havill and DASH 8-300/P W123	Turboe lisni	2	Velik ii	Komercija lni	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW 120	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	213	112	Elisa
DO228	Dornier 228-202/TP E 311-5	Turboe lisni	2	Velik ii	Komercija lni	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE 331-5	CNT (lb)	216	110	Elisa
DO328	Dornier 328-100/P W119 C	Turboe lisni	2	Velik ii	Komercija lni	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW 119 C	CNT (lb)	214	109	Elisa
ECLIPSE500	Eclipse 500/P W610 F	Mlazni	2	Mali	Opšte avionstvo	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW 610 F	CNT (lb)	201	103	Trup
EMB 120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney	Turboe lisni	2	Velik ii	Komercija lni	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EP W118	CNT (lb)	213	109	Elisa

	PW118														
EMB 145	Embraer 145 ER/Alison AE3007	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Trup
EMB 14L	Embraer 145 LR/Alison AE3007A1	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Trup
EMB 170	Embraer ERJ170-100	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Krilo
EMB 175	Embraer ERJ170-200	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Krilo
EMB 190	Embraer ERJ190-100	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Krilo
EMB 195	Embraer ERJ190-200	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Krilo
F100 62	Fokker 100/TAY 620-15	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Trup
F100 65	Fokker 100/TAY 650-15	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Trup
F28MK2	Fokker F-28-2000/RB183MK555	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Trup

F28MK4	Fokker F-28-4000/RB183MK555	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Trup
FAL20	Dassault FALCON 20/CF700-2D-2	Mlazni	2	Veliki	Opšte avionstvo	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Trup
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Mlazni	2	Veliki	Opšte avionstvo	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Trup
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Mlazni	2	Veliki	Opšte avionstvo	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Trup
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Mlazni	2	Veliki	Opšte avionstvo	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Trup
GV	Gulfstream GV/BR 710	Mlazni	2	Veliki	Opšte avionstvo	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Trup
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/DART MK532-2	Turbolisni	2	Veliki	Komercijalni	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RD A532	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	212	110	Elisa
IA1125	IAI-1125 ASTRA/TFE731-	Mlazni	2	Veliki	Opšte avionstvo	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Trup

	3A														
L1011	Lockheed Martin L-1011/RB211-22B	Mlazni	3	Teški	Komercijalni	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Krilo
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Mlazni	3	Teški	Komercijalni	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Krilo
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turboelisni	4	Veliki	Komercijalni	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	214	112	Elisa
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Mlazni	2	Veliki	Opšteavionsvo	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Trup
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Mlazni	2	Veliki	Opšteavionsvo	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Trup
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Mlazni	3	Teški	Komercijalni	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Krilo
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW	Mlazni	3	Teški	Komercijalni	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Krilo

	4460														
MD8 1	McDo nnell Dougl as MD- 81/JT 8D- 209	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	140 000	128 00 0	4 86 0	19 300	3	2JT 8D2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD8 2	McDo nnell Dougl as MD- 82/JT 8D- 217A	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	149 500	130 00 0	4 92 0	20 900	3	2JT 8D2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD8 3	McDo nnell Dougl as MD- 83/JT 8D- 219	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	160 000	139 50 0	5 20 0	21 700	3	2JT 8D2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD9 025	McDo nnell Dougl as MD- 90/V2 525- D5	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	156 000	142 00 0	3 00 0	25 000	3	V25 25	CNT (lb)	205	105	Trup
MD9 028	McDo nnell Dougl as MD- 90/V2 528- D5	Mlazni	2	Velik ii	Kom ercija lni	156 000	142 00 0	3 00 0	28 000	3	V25 25	CNT (lb)	205	105	Trup
MU3 001	Mitsu bishi MU30 0-10 Diamo nd II/JT1 5D-5	Mlazni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	14 1 00	13 200	2 80 0	2 5 00	3	JT1 5D5	CNT (lb)	203	113	Trup
PA28	Piper	Klipni	1	Mali	Opšte	2 32	2 3	1 69	400	0	O32	Drug	213	113	Elisa

	Warrior PA-28-161/O-320-D3G				avionsvo	5	25	5			0D3	o (RPM)			
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Klipni	2	Mali	Opšte avionsvo	3 600	3 600	1 654	777	0	IO3 20B	CNT (lb)	213	113	Elisa
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Klipni	2	Mali	Opšte avionsvo	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO 542	Drug o (RPM)	213	109	Elisa
PA42	Piper PA-42/PT 6A-41	Turboelisni	2	Mali	Opšte avionsvo	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6 A41	CNT (lb)	213	109	Elisa
SAB R80	NA Sabreliner 80	Mlazni	2	Veliki	Opšte avionsvo	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF7 00	CNT (lb)	203	113	Trup
SD330	Short SD3-30/PT 6A-45AR	Turboelisni	2	Veliki	Komercijalni	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6 A45	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	211	109	Elisa
SF340	Saab SF340 B/CT7-9B	Turboelisni	2	Veliki	Komercijalni	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT7 5	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	211	110	Elisa

Tabela I-3

Uobičajeni proceduralni koraci u prilazu

ACFTID	Oznaka profila (Profile_ID)	Broj koraka	Tip koraka	Zakrilca (Flap_ID)	Početa visina (ft)	Početa kalibrisana brzina leta (kt)	Ugao snižavanja (stupnjevi)	Kočenje (ft)	Daljin a (ft)	Početa potisk (% najvećeg potiska)
1900D	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO-A	6 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	2	Snižavanje	ZERO-A	3 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	3	Snižavanje	ZERO-A	1 500,0	146,0	3,0			
1900D	DEFAULT	4	Snižavanje	35-A	1 000,0	118,0	3,0			
1900D	DEFAULT	5	Slijetanje	35-A				57,2		
1900D	DEFAULT	6	Usporenje			84,0			515,2	40,0
1900D	DEFAULT	7	Usporenje			10,0			0,0	10,0
707320	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707320	DEFAULT	2	Snižavanje	14	3 000,0	160,0	3,0			
707320	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707320	DEFAULT	4	Snižavanje	D-40	1 000,0	131,6	3,0			
707320	DEFAULT	5	Slijetanje	D-40				410,6		
707320	DEFAULT	6	Usporenje			124,9			3 695,4	40,0
707320	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
707QN	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			

707QN	DEFAULT	2	Snižavanje	14	3 000,0	160,0	3,0			
707QN	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707QN	DEFAULT	4	Snižavanje	D-40	1 000,0	131,6	3,0			
707QN	DEFAULT	5	Slijetanje	D-40				410,6		
707QN	DEFAULT	6	Usporenje			124,9			3 695,4	40,0
707QN	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
717200	DEFAULT	1	Snižavanje	A_0U	6 000,0	250,0	3,0			
717200	DEFAULT	2	Snižavanje	A_18U	3 000,0	190,0	3,0			
717200	DEFAULT	3	Snižavanje	A_18D	1 500,0	160,0	3,0			
717200	DEFAULT	4	Snižavanje	A_40D	1 000,0	140,0	3,0			
717200	DEFAULT	5	Slijetanje	A_40D				318,6		
717200	DEFAULT	6	Usporenje			130,0			2 867,4	40,0
717200	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	8,6
720B	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
720B	DEFAULT	2	Snižavanje	20	3 000,0	160,0	3,0			
720B	DEFAULT	3	Snižavanje	U-30	1 500,0	149,0	3,0			
720B	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
720B	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				419,1		
720B	DEFAULT	6	Usporenje			131,9			3 771,9	40,0
720B	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
727100	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727100	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	160,0	3,0			
727100	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,	125,5	3,0			

	T		e		0					
727100	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	123,2	3,0			
727100	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-30				342,6		
727100	DEFAUL T	6	Usporenje			116,8			3 083, 4	40,0
727100	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
727D15	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
727D15	DEFAUL T	2	Snižavanj e	5	3 000, 0	160,0	3,0			
727D15	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-25	1 500, 0	149,6	3,0			
727D15	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	147,6	3,0			
727D15	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-30				347,6		
727D15	DEFAUL T	6	Usporenje			140,0			3 128, 4	40,0
727D15	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
727D17	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
727D17	DEFAUL T	2	Snižavanj e	5	3 000, 0	160,0	3,0			
727D17	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-25	1 500, 0	149,6	3,0			
727D17	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	147,6	3,0			
727D17	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-30				394,6		
727D17	DEFAUL T	6	Usporenje			140,0			3 551, 4	40,0
727D17	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
727EM1	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
727EM1	DEFAUL T	2	Snižavanj e	5	3 000, 0	160,0	3,0			
727EM1	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-25	1 500, 0	125,5	3,0			
727EM1	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	123,2	3,0			

727EM1	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				342,6		
727EM1	DEFAULT	6	Usporenje			116,8			3 083,4	40,0
727EM1	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
727EM2	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				347,6		
727EM2	DEFAULT	6	Usporenje			140,0			3 128,4	40,0
727EM2	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
727Q15	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				347,6		
727Q15	DEFAULT	6	Usporenje			140,0			3 128,4	40,0
727Q15	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
727Q7	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727Q7	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727Q7	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				342,6		
727Q7	DEFAULT	6	Usporenje			116,8			3 083,4	40,0

	T							4	
727Q7	DEFAUL T	7	Usporenje		30,0			0,0	10,0
727Q9	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0		
727Q9	DEFAUL T	2	Snižavanj e	5	3 000, 0	160,0	3,0		
727Q9	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-25	1 500, 0	145,4	3,0		
727Q9	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	143,4	3,0		
727Q9	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-30				394,6	
727Q9	DEFAUL T	6	Usporenje		136,0			3 551, 4	40,0
727Q9	DEFAUL T	7	Usporenje		30,0			0,0	10,0
727QF	DEFAUL T	1	Snižavanj e	U-ZERO	6 000, 0	250,0	3,0		
727QF	DEFAUL T	2	Snižavanj e	U-05	3 000, 0	160,0	3,0		
727QF	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-15	1 500, 0	150,0	3,0		
727QF	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	131,0	3,0		
727QF	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-30				363,0	
727QF	DEFAUL T	6	Usporenje		121,0			2 686, 0	40,0
727QF	DEFAUL T	7	Usporenje		60,0			0,0	10,0
737	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0		
737	DEFAUL T	2	Snižavanj e	5	3 000, 0	170,0	3,0		
737	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-25	1 500, 0	134,5	3,0		
737	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	131,5	3,0		
737	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-30				255,6	
737	DEFAUL T	6	Usporenje		124,8			2 300, 4	40,0
737	DEFAUL T	7	Usporenje		30,0			0,0	10,0

737300	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737300	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	170,0	3,0			
737300	DEFAULT	3	Snižavanje	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
737300	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
737300	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				316,8		
737300	DEFAULT	6	Usporenje			131,9			2 851,2	40,0
737300	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
7373B2	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	170,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	3	Snižavanje	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
7373B2	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				316,8		
7373B2	DEFAULT	6	Usporenje			131,9			2 851,2	40,0
7373B2	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
737400	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737400	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	170,0	3,0			
737400	DEFAULT	3	Snižavanje	D-15	1 500,0	159,7	3,0			
737400	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	144,9	3,0			
737400	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				360,2		
737400	DEFAULT	6	Usporenje			137,5			3 241,8	40,0
737400	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
737500	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737500	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	170,0	3,0			

	T		e		0					
737500	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-15	1 500, 0	143,4	3,0			
737500	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	135,3	3,0			
737500	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-30				314,2		
737500	DEFAUL T	6	Usporenje			128,4			2 827, 8	40,0
737500	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
737700	DEFAUL T	1	Snižavanj e	T_ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
737700	DEFAUL T	2	Snižavanj e	T_5	3 000, 0	171,0	3,0			
737700	DEFAUL T	3	Snižavanj e	A_15	1 500, 0	140,0	3,0			
737700	DEFAUL T	4	Snižavanj e	A_40	1 000, 0	133,0	3,0			
737700	DEFAUL T	5	Slijetanje	A_40				304,7		
737700	DEFAUL T	6	Usporenje			116,0			2 741, 9	40,0
737700	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
▼M6										
737800	DEFAUL T	1	Snižavanj e – minimaln i potisak	A_00	6 000	248,93	3			
737800	DEFAUL T	2	Horizonta lno – minimaln i potisak	A_00	3 000	249,5			25 43 7	
737800	DEFAUL T	3	Horizonta lno – minimaln i potisak	A_01	3 000	187,18			3 671	
737800	DEFAUL T	4	Horizonta lno – minimaln i potisak	A_05	3 000	174,66			5 209	
737800	DEFAUL T	5	Snižavanj e – minimaln i potisak	A_15	3 000	151,41	3			

737800	DEFAULT	6	Snižavanje	A_30	2 817	139,11	3			
737800	DEFAULT	7	Slijetanje	A_30				393,8		
737800	DEFAULT	8	Usporenje	A_30		139			3 837,5	40
737800	DEFAULT	9	Usporenje	A_30		30			0	10
▼M2										
737D17	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737D17	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	170,0	3,0			
737D17	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737D17	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737D17	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				286,6		
737D17	DEFAULT	6	Usporenje			130,7			2 579,4	40,0
737D17	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
737N17	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N17	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N17	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737N17	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737N17	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				286,6		
737N17	DEFAULT	6	Usporenje			130,7			2 579,4	40,0
737N17	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
737N9	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N9	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N9	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737N9	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	131,5	3,0			

737N9	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				255,6		
737N9	DEFAULT	6	Usporenje			124,8			2 300,4	40,0
737N9	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0

▼M6

737MAX8	DEFAULT	1	Snižavanje – minimalni potisak	A_00	6 000	249,2	3			
737MAX8	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak	A_00	3 000	249,7			24 557	
737MAX8	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni potisak	A_01	3 000	188,5			4 678	
737MAX8	DEFAULT	4	Horizontalno – minimalni potisak	A_05	3 000	173,7			4 907	
737MAX8	DEFAULT	5	Snižavanje – minimalni potisak	A_15	3 000	152	3			
737MAX8	DEFAULT	6	Snižavanje	A_30	2 817	139	3			
737MAX8	DEFAULT	7	Slijetanje	A_30				393,8		
737MAX8	DEFAULT	8	Usporenje	A_30		139			3 837,5	40
737MAX8	DEFAULT	9	Usporenje	A_30		30			0	10

▼M2

737QN	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737QN	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	170,0	3,0			
737QN	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737QN	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737QN	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				255,6		

737QN	DEFAULT	6	Usporenje			124,8			2 300,4	40,0
737QN	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
74710Q	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	2	Snižavanje	10	3 000,0	160,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	3	Snižavanje	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				462,6		
74710Q	DEFAULT	6	Usporenje			136,6			4 163,4	10,0
74710Q	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
747200	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747200	DEFAULT	2	Snižavanje	10	3 000,0	160,0	3,0			
747200	DEFAULT	3	Snižavanje	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
747200	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
747200	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				462,6		
747200	DEFAULT	6	Usporenje			136,6			4 163,4	10,0
747200	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
74720A	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720A	DEFAULT	2	Snižavanje	10	3 000,0	163,7	3,0			
74720A	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	150,0	3,0			
74720A	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	143,7	3,0			
74720A	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				462,6		
74720A	DEFAULT	6	Usporenje			136,3			4 163,4	10,0
74720A	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0

	T									
74720B	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
74720B	DEFAUL T	2	Snižavanj e	10	3 000, 0	171,9	3,0			
74720B	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-25	1 500, 0	158,5	3,0			
74720B	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	151,9	3,0			
74720B	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-30				462,6		
74720B	DEFAUL T	6	Usporenje			144,1			4 163, 4	10,0
74720B	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
747400	DEFAUL T	1	Snižavanj e	5	6 000, 0	250,0	3,0			
747400	DEFAUL T	2	Snižavanj e	10	3 000, 0	175,4	3,0			
747400	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-25	1 500, 0	161,4	3,0			
747400	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-30	1 000, 0	155,4	3,0			
747400	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-30				533,6		
747400	DEFAUL T	6	Usporenje			147,5			4 802, 4	10,0
747400	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
7478	DEFAUL T	1	Snižavanje minimalni potisak		– 6 000, 0	278,8	3,0			
7478	DEFAUL T	2	Horizonta lno – minimaln i potisak		3 000, 0	279,5			30 00 0,0	
7478	DEFAUL T	3	Horizonta lno – minimaln i potisak		3 000, 0	218,3			10 00 0,0	
7478	DEFAUL T	4	Horizonta lno – minimaln i potisak		3 000, 0	186,1			3 050, 0	
7478	DEFAUL T	5	Horizonta lno – minimaln		3 000, 0	174,6			4 500, 0	

			i potisak							
7478	DEFAULT	6	Horizontalno	F_10	3 000,0	162,3			2 069,0	
7478	DEFAULT	7	Snizavanje	F_30	3 000,0	157,4	3,0			
7478	DEFAULT	8	Slijetanje	F_30				615,6		
7478	DEFAULT	9	Usporeenje			150,4			5 540,4	10,0
7478	DEFAULT	10	Usporeenje			30,0			0,0	10,0
747SP	DEFAULT	1	Snizavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747SP	DEFAULT	2	Snizavanje	10	3 000,0	160,0	3,0			
747SP	DEFAULT	3	Snizavanje	D-20	1 500,0	141,5	3,0			
747SP	DEFAULT	4	Snizavanje	D-30	1 000,0	132,4	3,0			
747SP	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				436,6		
747SP	DEFAULT	6	Usporeenje			125,6			3 929,4	10,0
747SP	DEFAULT	7	Usporeenje			30,0			0,0	10,0
757PW	DEFAULT	1	Snizavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757PW	DEFAULT	2	Snizavanje	5	3 000,0	160,0	3,0			
757PW	DEFAULT	3	Snizavanje	D-25	1 500,0	136,5	3,0			
757PW	DEFAULT	4	Snizavanje	D-30	1 000,0	134,2	3,0			
757PW	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				335,7		
757PW	DEFAULT	6	Usporeenje			127,3			3 021,3	40,0
757PW	DEFAULT	7	Usporeenje			30,0			0,0	10,0
757RR	DEFAULT	1	Snizavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757RR	DEFAULT	2	Snizavanje	5	3 000,0	160,0	3,0			
757RR	DEFAULT	3	Snizavanje	D-25	1 500,0	136,7	3,0			

757RR	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	134,7	3,0			
757RR	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				322,2		
757RR	DEFAULT	6	Usporenje			127,8			2 899,8	40,0
757RR	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
767300	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767300	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	167,0	3,0			
767300	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	141,0	3,0			
767300	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	137,1	3,0			
767300	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				328,5		
767300	DEFAULT	6	Usporenje			130,1			2 956,5	10,0
767300	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
767CF6	DEFAULT	1	Snižavanje	1	6 000,0	250,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	168,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				327,6		
767CF6	DEFAULT	6	Usporenje			131,4			2 948,4	10,0
767CF6	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
767JT9	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	168,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				331,6		

	T									
767JT9	DEFAUL T	6	Usporenje			131,4			2 984,4	10,0
767JT9	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
7773ER	DEFAUL T	1	Snižavanje minimalni potisak	– 6 000,0	249,9	3,0				
7773ER	DEFAUL T	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	249,9			20 776,0	
7773ER	DEFAUL T	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	210,6			10 088,0	
7773ER	DEFAUL T	4	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	185,4			5 926,0	
7773ER	DEFAUL T	5	Snižavanje – minimalni potisak		3 000,0	170,4	3,0			
7773ER	DEFAUL T	6	Snižavanje	F_30	2 700,0	147,8	3,0			
7773ER	DEFAUL T	7	Slijetanje	F_30				427,1		
7773ER	DEFAUL T	8	Usporenje			140,8			3 843,5	10,0
7773ER	DEFAUL T	9	Usporenje			30,0			0,0	10,0
7878R	DEFAUL T	1	Snižavanje – minimalni potisak		6 000,0	249,0	3,0			
7878R	DEFAUL T	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	249,5			20 950,0	
7878R	DEFAUL T	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	214,3			10 000,0	
7878R	DEFAUL T	4	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	178,9			5 000,0	

7878R	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	157,0	3,0			
7878R	DEFAULT	6	Snižavanje	FLAP30	2 725,0	142,3	3,0			
7878R	DEFAULT	7	Slijetanje	FLAP30				362,7		
7878R	DEFAULT	8	Usporenje			135,3			3 264,3	10,0
7878R	DEFAULT	9	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A300-622R	DEFAULT	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000,0	250,0	3,3			
A300-622R	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			14 583,3	
A300-622R	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	210,9			7 398,3	
A300-622R	DEFAULT	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	185,1	3,0			
A300-622R	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 417,0	175,9	3,0			
A300-622R	DEFAULT	6	Snižavanje minimalni potisak	–	1 818,0	149,0	3,0			
A300-622R	DEFAULT	7	Snižavanje	FULL_D	1 615,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	8	Snižavanje	FULL_D	50,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	9	Slijetanje	FULL_D				305,3		
A300-622R	DEFAULT	10	Usporenje			130,5			2 747,8	10,0
A300-622R	DEFAULT	11	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A300B4-203	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	2	Snižavanje	1	3 000,0	158,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	3	Snižavanje	D-15	1 500,0	148,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	4	Snižavanje	D-25	1 000,0	140,0	3,0			
A300B4-	DEFAULT	5	Slijetanje	D-25				387,6		

203	T									
A300B4-203	DEFAULT	6	Usporenje			132,8			3 488,4	40,0
A300B4-203	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A310-304	DEFAULT	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000,0	250,0	3,2			
A310-304	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			14 609,6	
A310-304	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	211,6			8 736,9	
A310-304	DEFAULT	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	180,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 551,0	169,3	3,0			
A310-304	DEFAULT	6	Snižavanje minimalni potisak	–	2 147,0	148,0	3,0			
A310-304	DEFAULT	7	Snižavanje	FULL_D	2 000,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	8	Snižavanje	FULL_D	50,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	9	Slijetanje	FULL_D				302,9		
A310-304	DEFAULT	10	Usporenje			131,6			2 726,6	10,0
A310-304	DEFAULT	11	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A319-131	DEFAULT	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000,0	250,0	3,1			
A319-131	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			19 940,9	
A319-131	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	197,5			4 813,0	
A319-131	DEFAULT	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	181,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 610,0	167,7	3,0			
A319-131	DEFAULT	6	Snižavanje	–	2 114,	138,4	3,0			

	T		minimalni potisak	0						
A319-131	DEFAULT	7	Snižavanje	FULL_D	1 971,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	8	Snižavanje	FULL_D	50,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	9	Slijetanje	FULL_D				152,3		
A319-131	DEFAULT	10	Usporenje			122,3			1 370,6	40,0
A319-131	DEFAULT	11	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A320-211	DEFAULT	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000,0	250,0	3,5			
A320-211	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			16 811,0	
A320-211	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	201,1			5 547,9	
A320-211	DEFAULT	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	182,2	3,0			
A320-211	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 614,0	173,7	3,0			
A320-211	DEFAULT	6	Snižavanje minimalni potisak	–	1 942,0	141,0	3,0			
A320-211	DEFAULT	7	Snižavanje	FULL_D	1 823,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	8	Snižavanje	FULL_D	50,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	9	Slijetanje	FULL_D				303,5		
A320-211	DEFAULT	10	Usporenje			129,6			2 731,6	40,0
A320-211	DEFAULT	11	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A320-232	DEFAULT	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000,0	250,0	2,8			
A320-232	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			20 003,3	
A320-232	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni		3 000,0	198,7			4 629,3	

			i potisak							
A320-232	DEFAUL T	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000, 0	183,5	3,0			
A320-232	DEFAUL T	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 613, 0	172,8	3,0			
A320-232	DEFAUL T	6	Snižavanje minimalni potisak	–	2 033, 0	142,2	3,0			
A320-232	DEFAUL T	7	Snižavanj e	FULL_D	1 819, 0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAUL T	8	Snižavanj e	FULL_D	50,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAUL T	9	Slijetanje	FULL_D				311,0		
A320-232	DEFAUL T	10	Usporenje			130,8			2 799, 4	40,0
A320-232	DEFAUL T	11	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A321-232	DEFAUL T	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000, 0	250,0	3,1			
A321-232	DEFAUL T	2	Horizonta lno – minimaln i potisak		3 000, 0	250,0			14 71 7,8	
A321-232	DEFAUL T	3	Horizonta lno – minimaln i potisak		3 000, 0	211,2			6 135, 2	
A321-232	DEFAUL T	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000, 0	191,6	3,0			
A321-232	DEFAUL T	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 530, 0	175,2	3,0			
A321-232	DEFAUL T	6	Snižavanje minimalni potisak	–	2 133, 0	149,8	3,0			
A321-232	DEFAUL T	7	Snižavanj e	FULL_D	2 003, 0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAUL T	8	Snižavanj e	FULL_D	50,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAUL T	9	Slijetanje	FULL_D				345,2		
A321-232	DEFAUL T	10	Usporenje			135,5			3 106, 8	40,0
A321-232	DEFAUL T	11	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A330-301	DEFAUL T	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000, 0	250,0	3,1			

A330-301	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			19 547,2	
A330-301	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	200,9			10 029,5	
A330-301	DEFAULT	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	166,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 547,0	154,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	6	Snižavanje minimalni potisak	–	2 292,0	140,5	3,0			
A330-301	DEFAULT	7	Snižavanje	FULL_D	2 144,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	8	Snižavanje	FULL_D	50,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	9	Slijetanje	FULL_D				210,4		
A330-301	DEFAULT	10	Usporenje			127,9			1 893,8	10,0
A330-301	DEFAULT	11	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A330-343	DEFAULT	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000,0	250,0	2,4			
A330-343	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			20 711,9	
A330-343	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	207,9			11 430,4	
A330-343	DEFAULT	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	174,4	3,0			
A330-343	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 517,0	165,0	3,0			
A330-343	DEFAULT	6	Snižavanje minimalni potisak	–	2 431,0	161,7	3,0			
A330-343	DEFAULT	7	Snižavanje minimalni potisak	–	2 113,0	146,6	3,0			
A330-343	DEFAULT	8	Snižavanje	FULL_D	1 938,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	9	Snižavanje	FULL_D	50,0	135,5	3,0			

A330-343	DEFAULT	10	Slijetanje	FULL_D				378,0		
A330-343	DEFAULT	11	Usporenje			132,5			3 402,6	10,0
A330-343	DEFAULT	12	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A340-211	DEFAULT	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000,0	250,0	3,3			
A340-211	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			14 038,7	
A340-211	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	212,7			10 866,1	
A340-211	DEFAULT	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	175,6	3,0			
A340-211	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 471,0	160,3	3,0			
A340-211	DEFAULT	6	Snižavanje minimalni potisak	–	2 336,0	153,8	3,0			
A340-211	DEFAULT	7	Snižavanje minimalni potisak	–	2 066,0	138,5	3,0			
A340-211	DEFAULT	8	Snižavanje	FULL_D	1 976,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	9	Snižavanje	FULL_D	50,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	10	Slijetanje	FULL_D				381,8		
A340-211	DEFAULT	11	Usporenje			129,1			3 436,6	10,0
A340-211	DEFAULT	12	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A340-642	DEFAULT	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000,0	250,0	2,8			
A340-642	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			15 853,0	
A340-642	DEFAULT	3	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	212,1			9 839,2	
A340-642	DEFAULT	4	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	188,5	3,0			

A340-642	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	2 333,0	178,1	3,0			
A340-642	DEFAULT	6	Snižavanje minimalni potisak	–	2 191,0	173,2	3,0			
A340-642	DEFAULT	7	Snižavanje minimalni potisak	–	1 805,0	155,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	8	Snižavanje	FULL_D	1 650,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	9	Snižavanje	FULL_D	50,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	10	Slijetanje	FULL_D				280,7		
A340-642	DEFAULT	11	Usporenje			144,8			2 526,5	10,0
A340-642	DEFAULT	12	Usporenje			30,0			0,0	10,0

▼M6

A350-941	DEFAULT1	1	Snižavanje minimalni potisak	A_ZERO	6 000	250	2,74			
A350-941	DEFAULT1	2	Horizontalno minimalni potisak	A_ZERO	3 000	250			26 122	
A350-941	DEFAULT1	3	Horizontalno minimalni potisak	A_1_U	3 000	188,6			6 397,6	
A350-941	DEFAULT1	4	Snižavanje minimalni potisak	A_1_U	3 000	168,4	3			
A350-941	DEFAULT1	5	Snižavanje minimalni potisak	A_2_D	2 709	161,9	3			
A350-941	DEFAULT1	6	Snižavanje minimalni potisak	A_3_D	2 494	155,2	3			
A350-941	DEFAULT1	7	Snižavanje	A_FULL_D	2 180	137,5	3			
A350-941	DEFAULT1	8	Snižavanje	A_FULL_D	50	137,5	3			
A350-941	DEFAULT	9	Slijetanje	A_FULL				556,1		

	T1			_D						
A350-941	DEFAULT1	10	Usporenje	A_FULL_D		137,5			5 004,9	10
A350-941	DEFAULT1	11	Usporenje	A_FULL_D		30			0	10
A350-941	DEFAULT2	1	Snižavanje – minimalni potisak	A_ZERO	6 000	250	2,74			
A350-941	DEFAULT2	2	Horizontalno – minimalni potisak	A_ZERO	3 000	250			26 122	
A350-941	DEFAULT2	3	Horizontalno	A_1_U	3 000	188,6			20 219,8	
A350-941	DEFAULT2	4	Horizontalno – minimalni potisak	A_1_U	3 000	188,6			6 049,9	
A350-941	DEFAULT2	5	Snižavanje – minimalni potisak	A_1_U	3 000	168,3	3			
A350-941	DEFAULT2	6	Snižavanje – minimalni potisak	A_2_D	2 709	161,8	3			
A350-941	DEFAULT2	7	Snižavanje	A_FULL_D	2 180	137,5	3			
A350-941	DEFAULT2	8	Snižavanje	A_FULL_D	50	137,5	3			
A350-941	DEFAULT2	9	Slijetanje	A_FULL_D				556,1		
A350-941	DEFAULT2	10	Usporenje	A_FULL_D		137,5			5 004,9	10
A350-941	DEFAULT2	11	Usporenje	A_FULL_D		30			0	10
ATR72	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO-A	6 000	238	3			
ATR72	DEFAULT	2	Horizontalno – usporenje	ZERO-A	3 000	238			17 085	
ATR72	DEFAULT	3	Horizontalno – usporenje	15-A-G	3 000	158,3			3 236	
ATR72	DEFAULT	4	Horizontalno	15-A-G	3 000	139			3 521	

	T		lno							
ATR72	DEFAUL T	5	Horizonta lno	33-A-G	3 000	139			3 522	
ATR72	DEFAUL T	6	Snižavanj e – usporenje	33-A-G	3 000	139	3			
ATR72	DEFAUL T	7	Snižavanj e	33-A-G	2 802	117,1	3			
ATR72	DEFAUL T	8	Snižavanj e	33-A-G	50	117,1	3			
ATR72	DEFAUL T	9	Slijetanje	33-A-G				50		
ATR72	DEFAUL T	10	Usporenj e	33-A-G		114,2			1 218	75,9
ATR72	DEFAUL T	11	Usporenj e	33-A-G		30			0	5,7
▼M2										
A380-841	DEFAUL T	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000, 0	250,0	3,0			
A380-841	DEFAUL T	2	Horizonta lno – minimaln i potisak		3 000, 0	250,0			18 04 4,6	
A380-841	DEFAUL T	3	Horizonta lno	A_1+F	3 000, 0				11 89 3,0	
A380-841	DEFAUL T	4	Horizonta lno – minimaln i potisak		3 000, 0	205,0			9 691, 6	
A380-841	DEFAUL T	5	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000, 0	172,6	3,0			
A380-841	DEFAUL T	6	Snižavanje minimalni potisak	–	2 446, 0	161,2	3,0			
A380-841	DEFAUL T	7	Snižavanj e	A_FULL	1 976, 0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAUL T	8	Snižavanj e	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAUL T	9	Slijetanje	A_FULL				636,8		
A380-841	DEFAUL T	10	Usporenje			136,3			5 731, 3	10,0
A380-841	DEFAUL T	11	Usporenje			30,0			0,0	10,0
A380-861	DEFAUL T	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000, 0	250,0	2,7			

A380-861	DEFAULT	2	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	250,0			20 036,1	
A380-861	DEFAULT	3	Horizontalno	A_1+F	3 000,0				11 896,0	
A380-861	DEFAULT	4	Horizontalno – minimalni potisak		3 000,0	205,0			10 213,0	
A380-861	DEFAULT	5	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000,0	172,6	3,0			
A380-861	DEFAULT	6	Snižavanje minimalni potisak	–	2 445,0	161,2	3,0			
A380-861	DEFAULT	7	Snižavanje	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	8	Snižavanje	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	9	Slijetanje	A_FULL				636,8		
A380-861	DEFAULT	10	Usporenje			136,3			5 731,3	10,0
A380-861	DEFAULT	11	Usporenje			30,0			0,0	10,0
BAC111	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAC111	DEFAULT	2	Snižavanje	INT1	3 000,0	153,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	3	Snižavanje	U-INT	1 500,0	143,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	4	Snižavanje	D-45	1 000,0	133,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	5	Slijetanje	D-45				305,0		
BAC111	DEFAULT	6	Usporenje			126,5			2 745,0	40,0
BAC111	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
BAE146	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	2	Snižavanje	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	3	Snižavanje	D-24	1 500,0	166,5	3,0			
BAE146	DEFAULT	4	Snižavanje	D-33	1 000,0	123,0	3,0			

	T		e		0					
BAE146	DEFAULT	5	Slijetanje	D-33				243,9		
BAE146	DEFAULT	6	Usporenje			116,7			2 195,1	40,0
BAE146	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
BAE300	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	2	Snižavanje	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	3	Snižavanje	D-24	1 500,0	167,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	4	Snižavanje	D-33	1 000,0	124,4	3,0			
BAE300	DEFAULT	5	Slijetanje	D-33				261,0		
BAE300	DEFAULT	6	Usporenje			118,0			2 349,0	40,0
BAE300	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
BEC58P	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	2	Snižavanje	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	3	Snižavanje	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				188,8		
BEC58P	DEFAULT	6	Usporenje			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_3DEG	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	130,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	2	Snižavanje	TO	3 000,0	119,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	3	Snižavanje	D-15	1 500,0	109,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	99,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	5	Slijetanje	D-30				188,8		

BEC58P	STD_3D EG	6	Usporenje		93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_3D EG	7	Usporenje		30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_5D EG	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	130,0	5,0		
BEC58P	STD_5D EG	2	Snižavanje	TO	3 000,0	119,0	5,0		
BEC58P	STD_5D EG	3	Snižavanje	D-15	1 500,0	109,0	5,0		
BEC58P	STD_5D EG	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	99,0	5,0		
BEC58P	STD_5D EG	5	Slijetanje	D-30				188,8	
BEC58P	STD_5D EG	6	Usporenje		93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_5D EG	7	Usporenje		30,0			0,0	10,0
CIT3	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0		
CIT3	DEFAULT	2	Snižavanje	10	3 000,0	139,5	3,0		
CIT3	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	129,5	3,0		
CIT3	DEFAULT	4	Snižavanje	D-40	1 000,0	119,5	3,0		
CIT3	DEFAULT	5	Slijetanje	D-40				153,9	
CIT3	DEFAULT	6	Usporenje		113,4			1 385,1	40,0
CIT3	DEFAULT	7	Usporenje		30,0			0,0	10,0
CL600	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0		
CL600	DEFAULT	2	Snižavanje	10	3 000,0	152,1	3,0		
CL600	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0		
CL600	DEFAULT	4	Snižavanje	D-45	1 000,0	132,1	3,0		
CL600	DEFAULT	5	Slijetanje	D-45				201,6	
CL600	DEFAULT	6	Usporenje		125,3			1 814,4	40,0
CL600	DEFAULT	7	Usporenje		30,0			0,0	10,0

	T									
CL601	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
CL601	DEFAUL T	2	Snižavanj e	10	3 000, 0	158,5	3,0			
CL601	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-INTR	1 500, 0	148,5	3,0			
CL601	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-45	1 000, 0	138,5	3,0			
CL601	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-45				224,1		
CL601	DEFAUL T	6	Usporenje			131,4			2 016, 9	40,0
CL601	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CNA172	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO-D	6 000, 0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAUL T	2	Snižavanj e	ZERO-D	4 000, 0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAUL T	3	Snižavanj e	ZERO-D	3 000, 0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAUL T	4	Snižavanj e	10-D	1 000, 0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAUL T	5	Snižavanj e	10-D	600,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAUL T	6	Snižavanj e	10-D	500,0	70,0	3,0			
CNA172	DEFAUL T	7	Slijetanje	10-D				30,0		
CNA172	DEFAUL T	8	Usporenje			62,0			530,0	10,0
CNA172	DEFAUL T	9	Usporenje			10,0			0,0	10,0
CNA182	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO-A	6 000, 0	110,0	3,0			
CNA182	DEFAUL T	2	Snižavanj e	ZERO-A	4 000, 0	90,0	3,0			
CNA182	DEFAUL T	3	Snižavanj e	ZERO-A	2 000, 0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAUL T	4	Snižavanj e	F10APP	1 000, 0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAUL T	5	Snižavanj e	F30APP	500,0	65,0	3,0			
CNA182	DEFAUL T	6	Slijetanje	F30APP				30,0		

CNA182	DEFAULT	7	Usporenje			65,0			560,0	10,0
CNA182	DEFAULT	8	Usporenje			10,0			0,0	10,0
CNA208	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO-A	6 000,0	140,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	2	Snižavanje	ZERO-A	4 000,0	124,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	3	Snižavanje	ZERO-A	2 000,0	108,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	4	Snižavanje	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	5	Snižavanje	F30APP	500,0	80,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	6	Slijetanje	F30APP				100,0		
CNA208	DEFAULT	7	Usporenje			78,0			815,0	10,0
CNA208	DEFAULT	8	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CNA441	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
CNA441	DEFAULT	2	Snižavanje	TO	3 000,0	113,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	103,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	4	Snižavanje	D-L	1 000,0	93,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	5	Slijetanje	D-L				79,1		
CNA441	DEFAULT	6	Usporenje			89,1			711,9	40,0
CNA441	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CNA500	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA500	DEFAULT	2	Snižavanje	1	3 000,0	131,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	121,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	111,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				179,1		
CNA500	DEFAULT	6	Usporenje			105,6			1 611,	40,0

	T							9	
CNA500	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0		0,0	10,0
CNA510	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO_C	6 000, 0	250,0	3,0		
CNA510	DEFAUL T	2	Snižavanj e	ZERO_C	3 000, 0	160,0	3,0		
CNA510	DEFAUL T	3	Snižavanj e	A_15	1 500, 0	91,1	3,0		
CNA510	DEFAUL T	4	Snižavanj e	A_35	1 000, 0	85,1	3,0		
CNA510	DEFAUL T	5	Slijetanje	A_35				175,5	
CNA510	DEFAUL T	6	Usporenje			78,1		1 579, 5	40,0
CNA510	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0		0,0	10,0
CNA525 C	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO_C	6 000, 0	250,0	3,0		
CNA525 C	DEFAUL T	2	Snižavanj e	ZERO_C	3 000, 0	130,0	3,0		
CNA525 C	DEFAUL T	3	Snižavanj e	A_15	1 500, 0	119,7	3,0		
CNA525 C	DEFAUL T	4	Snižavanj e	A_35	1 000, 0	111,8	3,0		
CNA525 C	DEFAUL T	5	Slijetanje	A_35				200,0	
CNA525 C	DEFAUL T	6	Usporenje			115,0		1 500, 0	40,0
CNA525 C	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0		0,0	10,0
CNA55B	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO_C	6 000, 0	250,0	3,0		
CNA55B	DEFAUL T	2	Snižavanj e	ZERO_C	3 000, 0	160,0	3,0		
CNA55B	DEFAUL T	3	Snižavanj e	A_15	1 500, 0	111,8	3,0		
CNA55B	DEFAUL T	4	Snižavanj e	A_35	1 000, 0	105,3	3,0		
CNA55B	DEFAUL T	5	Slijetanje	A_35				175,5	
CNA55B	DEFAUL T	6	Usporenje			100,0		1 580, 0	40,0
CNA55B	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0		0,0	10,0

CNA560 E	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
CNA560 E	DEFAUL T	2	Snižavanj e	15 U	3 000, 0	107,5	3,0			
CNA560 E	DEFAUL T	3	Snižavanj e	35 D	1 500, 0	101,8	3,0			
CNA560 E	DEFAUL T	4	Snižavanj e	35 D	1 000, 0	101,8	3,0			
CNA560 E	DEFAUL T	5	Slijetanje	35 D				200,0		
CNA560 E	DEFAUL T	6	Usporenje			100,0			1 000, 0	60,0
CNA560 E	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CNA560 U	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
CNA560 U	DEFAUL T	2	Snižavanj e	7	3 000, 0	120,0	3,0			
CNA560 U	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D 15	1 500, 0	110,0	3,0			
CNA560 U	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D 35	1 000, 0	101,8	3,0			
CNA560 U	DEFAUL T	5	Slijetanje	D 35				175,0		
CNA560 U	DEFAUL T	6	Usporenje			93,0			1 385, 1	60,0
CNA560 U	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CNA560 XL	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
CNA560 XL	DEFAUL T	2	Snižavanj e	ZERO	3 000, 0	132,0	3,0			
CNA560 XL	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D 15U	1 500, 0	122,0	3,0			
CNA560 XL	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D 35D	1 000, 0	112,0	3,0			
CNA560 XL	DEFAUL T	5	Slijetanje	D 35D				500,0		
CNA560 XL	DEFAUL T	6	Usporenje			108,0			2 700, 0	60,0
CNA560 XL	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CNA680	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
CNA680	DEFAUL	2	Snižavanj	ZERO	3 000,	160,0	3,0			

	T		e		0					
CNA680	DEFAULT	3	Snižavanje	15 GU	1 500,0	112,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	4	Snižavanje	35 GD	1 000,0	105,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	5	Slijetanje	35 GD				200,0		
CNA680	DEFAULT	6	Usporenje			100,0			1 580,0	60,0
CNA680	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CNA750	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	DEFAULT	2	Snižavanje	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	DEFAULT	3	Snižavanje	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	4	Snižavanje	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	5	Slijetanje	35_GD				200,0		
CNA750	DEFAULT	6	Usporenje			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_15	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_15	2	Snižavanje	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_15	3	Snižavanje	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	4	Snižavanje	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	5	Slijetanje	35_GD				200,0		
CNA750	FLAP_15	6	Usporenje			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_15	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_5	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_5	2	Snižavanje	5_GU	3 000,0	135,2	3,0			
CNA750	FLAP_5	3	Snižavanje	15_GD	1 500,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	4	Snižavanje	15_GD	1 000,0	127,4	3,0			

			e		0					
CNA750	FLAP_5	5	Slijetanje	15_GD				200,0		
CNA750	FLAP_5	6	Usporenje			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_5	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CONCRD	DEFAULT	1	Snižavanje	CL1	6 000,0	250,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	2	Snižavanje	ZERO	3 000,0	194,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	3	Snižavanje	U-L	1 500,0	184,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	4	Snižavanje	D-L	1 000,0	164,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	5	Slijetanje	D-L				858,6		
CONCRD	DEFAULT	6	Usporenje			155,5			7 727,4	40,0
CONCRD	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	Snižavanje	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	Snižavanje	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	Snižavanje	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	Slijetanje	D-45				415,8		
CRJ9-ER	DEFAULT	6	Usporenje			143,0			2 528,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	Snižavanje	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	Snižavanje	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	Snižavanje	D-45	1 000,0	141,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	Slijetanje	D-45				424,7		
CRJ9-LR	DEFAULT	6	Usporenje			144,0			2 577,	10,0

	T							0	
CRJ9-LR	DEFAULT	7	Usporenje			30,0		0,0	10,0
CVR580	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	200,0	3,0		
CVR580	DEFAULT	2	Snižavanje	INTR	3 000,0	146,3	3,0		
CVR580	DEFAULT	3	Snižavanje	D-28	1 500,0	112,4	3,0		
CVR580	DEFAULT	4	Snižavanje	D-40	1 000,0	106,3	3,0		
CVR580	DEFAULT	5	Slijetanje	D-40				287,6	
CVR580	DEFAULT	6	Usporenje			100,9		2 588,4	40,0
CVR580	DEFAULT	7	Usporenje			30,0		0,0	10,0
DC1010	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0		
DC1010	DEFAULT	2	Snižavanje	INT	3 000,0	163,7	3,0		
DC1010	DEFAULT	3	Snižavanje	U-35	1 500,0	153,7	3,0		
DC1010	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	143,7	3,0		
DC1010	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				428,4	
DC1010	DEFAULT	6	Usporenje			136,3		3 855,6	10,0
DC1010	DEFAULT	7	Usporenje			30,0		0,0	10,0
DC1030	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0		
DC1030	DEFAULT	2	Snižavanje	INT2	3 000,0	172,6	3,0		
DC1030	DEFAULT	3	Snižavanje	U-20	1 500,0	162,6	3,0		
DC1030	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	152,6	3,0		
DC1030	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				392,2	
DC1030	DEFAULT	6	Usporenje			144,8		3 529,8	10,0
DC1030	DEFAULT	7	Usporenje			30,0		0,0	10,0

DC1040	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1040	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	173,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	3	Snižavanje	U-35	1 500,0	163,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	153,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				446,4		
DC1040	DEFAULT	6	Usporenje			145,6			4 017,6	10,0
DC1040	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC3	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	140,0	3,0			
DC3	DEFAULT	2	Snižavanje	TO	3 000,0	109,0	3,0			
DC3	DEFAULT	3	Snižavanje	U-INT	1 500,0	99,0	3,0			
DC3	DEFAULT	4	Snižavanje	D-45	1 000,0	88,9	3,0			
DC3	DEFAULT	5	Slijetanje	D-45				104,6		
DC3	DEFAULT	6	Usporenje			84,3			941,4	34,3
DC3	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC6	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DC6	DEFAULT	2	Snižavanje	TO	3 000,0	106,1	3,0			
DC6	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	96,1	3,0			
DC6	DEFAULT	4	Snižavanje	D-L	1 000,0	86,1	3,0			
DC6	DEFAULT	5	Slijetanje	D-L				175,5		
DC6	DEFAULT	6	Usporenje			81,7			1 579,5	40,0
DC6	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC850	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC850	DEFAULT	2	Snižavanje	INT	3 000,0	165,6	3,0			

	T		e		0					
DC850	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-35	1 500, 0	152,7	3,0			
DC850	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-50	1 000, 0	145,6	3,0			
DC850	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-50				390,6		
DC850	DEFAUL T	6	Usporenje			138,1			3 515, 4	40,0
DC850	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC860	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
DC860	DEFAUL T	2	Snižavanj e	INT	3 000, 0	161,5	3,0			
DC860	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-35	1 500, 0	155,7	3,0			
DC860	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-50	1 000, 0	151,5	3,0			
DC860	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-50				382,5		
DC860	DEFAUL T	6	Usporenje			143,7			3 442, 5	40,0
DC860	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC870	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
DC870	DEFAUL T	2	Snižavanj e	INT	3 000, 0	166,7	3,0			
DC870	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-35	1 500, 0	150,8	3,0			
DC870	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-50	1 000, 0	146,7	3,0			
DC870	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-50				489,6		
DC870	DEFAUL T	6	Usporenje			139,2			4 406, 4	40,0
DC870	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC8QN	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
DC8QN	DEFAUL T	2	Snižavanj e	INT	3 000, 0	161,5	3,0			
DC8QN	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-35	1 500, 0	155,7	3,0			

DC8QN	DEFAULT	4	Snižavanje	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	5	Slijetanje	D-50				382,5		
DC8QN	DEFAULT	6	Usporenje			143,7			3 442,5	40,0
DC8QN	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC910	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC910	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC910	DEFAULT	3	Snižavanje	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC910	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC910	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				357,3		
DC910	DEFAULT	6	Usporenje			123,5			3 215,7	40,0
DC910	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC930	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC930	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC930	DEFAULT	3	Snižavanje	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC930	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC930	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				325,8		
DC930	DEFAULT	6	Usporenje			135,2			2 932,2	40,0
DC930	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC93LW	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC93LW	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	3	Snižavanje	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				325,8		

	T									
DC93LW	DEFAULT	6	Usporenje			135,2			2 932,2	40,0
DC93LW	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC950	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC950	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC950	DEFAULT	3	Snižavanje	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC950	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC950	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				343,8		
DC950	DEFAULT	6	Usporenje			139,7			3 094,2	40,0
DC950	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC95HW	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC95HW	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	3	Snižavanje	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				343,8		
DC95HW	DEFAULT	6	Usporenje			139,7			3 094,2	40,0
DC95HW	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC9Q7	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	3	Snižavanje	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				357,3		
DC9Q7	DEFAULT	6	Usporenje			123,5			3 215,7	40,0

DC9Q7	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DC9Q9	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	3	Snižavanje	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				325,8		
DC9Q9	DEFAULT	6	Usporenje			135,2			2 932,2	40,0
DC9Q9	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DHC6	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6	DEFAULT	2	Snižavanje	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	4	Snižavanje	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	5	Slijetanje	D-L				39,6		
DHC6	DEFAULT	6	Usporenje			57,6			356,4	40,0
DHC6	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DHC6QP	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	2	Snižavanje	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	4	Snižavanje	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	5	Slijetanje	D-L				39,6		
DHC6QP	DEFAULT	6	Usporenje			57,6			356,4	40,0
DHC6QP	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DHC7	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			

	T		e		0					
DHC7	DEFAUL T	2	Snižavanj e	10	3 000, 0	116,2	3,0			
DHC7	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-INTR	1 500, 0	106,2	3,0			
DHC7	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-25	1 000, 0	96,2	3,0			
DHC7	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-25				98,1		
DHC7	DEFAUL T	6	Usporenje			91,3			882,9	40,0
DHC7	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DHC8	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	165,0	3,0			
DHC8	DEFAUL T	2	Snižavanj e	5	3 000, 0	109,0	3,0			
DHC8	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-15	1 500, 0	96,0	3,0			
DHC8	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-35	1 000, 0	89,0	3,0			
DHC8	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-35				174,6		
DHC8	DEFAUL T	6	Usporenje			84,4			1 571, 4	24,6
DHC8	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	4,1
DHC830	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	179,0	3,0			
DHC830	DEFAUL T	2	Snižavanj e	10	3 000, 0	128,0	3,0			
DHC830	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-15	1 500, 0	116,9	3,0			
DHC830	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-35	1 000, 0	108,0	3,0			
DHC830	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-35				219,6		
DHC830	DEFAUL T	6	Usporenje			102,5			1 976, 4	26,1
DHC830	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	4,4
DO228	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO-A	6 000, 0	200,0	3,0			
DO228	DEFAUL T	2	Snižavanj e	ZERO-A	4 000, 0	160,0	3,0			

DO228	DEFAULT	3	Snižavanje	ZERO-A	2 000,0	120,0	3,0			
DO228	DEFAULT	4	Snižavanje	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
DO228	DEFAULT	5	Snižavanje	F30APP	50,0	88,0	3,0			
DO228	DEFAULT	6	Slijetanje	F30APP				100,0		
DO228	DEFAULT	7	Usporenje			80,0			1 320,9	10,0
DO228	DEFAULT	8	Usporenje			30,0			0,0	10,0
DO328	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO328	DEFAULT	2	Snižavanje	ZERO-A	4 000,0	175,0	3,0			
DO328	DEFAULT	3	Snižavanje	ZERO-A	2 000,0	150,0	3,0			
DO328	DEFAULT	4	Snižavanje	F32APP	1 000,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	5	Snižavanje	F32APP	500,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	6	Slijetanje	F32APP				50,0		
DO328	DEFAULT	7	Usporenje			109,0			2 216,0	10,0
DO328	DEFAULT	8	Usporenje			30,0			0,0	10,0
ECLIPSE 500	DEFAULT	1	Snižavanje	A_T_DN	6 000,0	170,0	3,0			
ECLIPSE 500	DEFAULT	2	Snižavanje	A_T_DN	5 000,0	160,0	3,0			
ECLIPSE 500	DEFAULT	3	Snižavanje	A_A_DN	3 000,0	100,4	3,0			
ECLIPSE 500	DEFAULT	4	Snižavanje	A_A_DN	2 000,0	100,4	3,0			
ECLIPSE 500	DEFAULT	5	Snižavanje	A_A_DN	1 000,0	100,4	3,0			
ECLIPSE 500	DEFAULT	6	Snižavanje	A_A_DN	100,0	90,4	3,0			
ECLIPSE 500	DEFAULT	7	Slijetanje	A_A_DN				144,0		
ECLIPSE 500	DEFAULT	8	Usporenje			70,0			1 291,0	10,0
ECLIPSE	DEFAULT	9	Usporenje			20,0			0,0	10,0

500	T									
EMB120	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	141,5	3,0			
EMB120	DEFAULT	2	Snižavanje	15	3 000,0	132,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	3	Snižavanje	D-25	1 500,0	127,4	3,0			
EMB120	DEFAULT	4	Snižavanje	D-45	1 000,0	119,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	5	Slijetanje	D-45				95,0		
EMB120	DEFAULT	6	Usporenje			116,1			855,0	40,0
EMB120	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
EMB145	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	2	Snižavanje	D-22	3 000,0	150,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	3	Snižavanje	D-45	1 500,0	140,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	4	Snižavanje	D-45	1 000,0	134,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	5	Slijetanje	D-45				285,5		
EMB145	DEFAULT	6	Usporenje			130,0			2 569,5	40,0
EMB145	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
EMB14L	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	2	Snižavanje	D-22	1 500,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	3	Snižavanje	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	4	Snižavanje	D-45	500,0	138,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	5	Slijetanje	D-45				285,5		
EMB14L	DEFAULT	6	Usporenje			132,0			2 569,5	40,0
EMB14L	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
EMB170	DEFAULT	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000,0	250,0	3,0			

EMB170	DEFAUL T	2	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000, 0	180,0	3,0			
EMB170	DEFAUL T	3	Snižavanje minimalni potisak	–	2 000, 0	140,0	3,0			
EMB170	DEFAUL T	4	Snižavanj e	FULL	1 500, 0	130,0	3,0			
EMB170	DEFAUL T	5	Slijetanje	FULL				267,2		
EMB170	DEFAUL T	6	Usporenj e			120,0			2 405, 0	40,0
EMB170	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
EMB175	DEFAUL T	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000, 0	250,0	3,0			
EMB175	DEFAUL T	2	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000, 0	180,0	3,0			
EMB175	DEFAUL T	3	Snižavanje minimalni potisak	–	2 000, 0	140,0	3,0			
EMB175	DEFAUL T	4	Snižavanj e	FULL	1 500, 0	130,0	3,0			
EMB175	DEFAUL T	5	Slijetanje	FULL				276,3		
EMB175	DEFAUL T	6	Usporenj e			120,0			2 487, 0	40,0
EMB175	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
EMB190	DEFAUL T	1	Snižavanje minimalni potisak	–	6 000, 0	250,0	3,0			
EMB190	DEFAUL T	2	Snižavanj e – minimaln i potisak		3 000, 0	180,0	3,0			
EMB190	DEFAUL T	3	Snižavanj e – minimaln i potisak		2 000, 0	140,0	3,0			
EMB190	DEFAUL T	4	Snižavanj e	FULL	1 500, 0	130,0	3,0			
EMB190	DEFAUL T	5	Slijetanje	FULL				271,9		
EMB190	DEFAUL T	6	Usporenj e			120,0			2 447, 0	40,0
EMB190	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
EMB195	DEFAUL	1	Snižavanje	–	6 000,	250,0	3,0			

	T		minimalni potisak	0					
EMB195	DEFAUL T	2	Snižavanje minimalni potisak	–	3 000, 0	180,0	3,0		
EMB195	DEFAUL T	3	Snižavanj e – minimaln i potisak		2 000, 0	140,0	3,0		
EMB195	DEFAUL T	4	Snižavanj e	FULL	1 500, 0	130,0	3,0		
EMB195	DEFAUL T	5	Slijetanje	FULL				281,1	
EMB195	DEFAUL T	6	Usporenj e			120,0			2 530, 0 40,0
EMB195	DEFAUL T	7	Usporenj e			30,0			0,0 10,0
F10062	DEFAUL T	1	Snižavanj e	TO	6 000, 0	250,0	3,0		
F10062	DEFAUL T	2	Snižavanj e	INT2	3 000, 0	161,3	3,0		
F10062	DEFAUL T	3	Snižavanj e	U-INT	1 500, 0	141,3	3,0		
F10062	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-42	1 000, 0	131,3	3,0		
F10062	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-42				315,0	
F10062	DEFAUL T	6	Usporenje			124,5			2 835, 0 40,0
F10062	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0 10,0
F10065	DEFAUL T	1	Snižavanj e	TO	6 000, 0	250,0	3,0		
F10065	DEFAUL T	2	Snižavanj e	INT2	3 000, 0	163,1	3,0		
F10065	DEFAUL T	3	Snižavanj e	U-INT	1 500, 0	143,1	3,0		
F10065	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-42	1 000, 0	133,1	3,0		
F10065	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-42				328,0	
F10065	DEFAUL T	6	Usporenje			126,3			2 952, 0 40,0
F10065	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0 10,0
F28MK2	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0		

F28MK2	DEFAUL T	2	Snižavanj e	INT2	3 000, 0	152,9	3,0			
F28MK2	DEFAUL T	3	Snižavanj e	U-INTR	1 500, 0	132,9	3,0			
F28MK2	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-42	1 000, 0	122,9	3,0			
F28MK2	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-42				223,2		
F28MK2	DEFAUL T	6	Usporenje			116,6			2 008, 8	40,0
F28MK2	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
F28MK4	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
F28MK4	DEFAUL T	2	Snižavanj e	INT2	3 000, 0	153,6	3,0			
F28MK4	DEFAUL T	3	Snižavanj e	U-INTR	1 500, 0	133,6	3,0			
F28MK4	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-42	1 000, 0	123,6	3,0			
F28MK4	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-42				223,7		
F28MK4	DEFAUL T	6	Usporenje			117,2			2 013, 3	40,0
F28MK4	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
FAL20	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000, 0	250,0	3,0			
FAL20	DEFAUL T	2	Snižavanj e	INTR	3 000, 0	142,2	3,0			
FAL20	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-25	1 500, 0	126,1	3,0			
FAL20	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-40	1 000, 0	124,2	3,0			
FAL20	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-40				128,7		
FAL20	DEFAUL T	6	Usporenje			117,9			1 158, 3	40,0
FAL20	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
GII	DEFAUL T	1	Snižavanj e	L-0-U	6 000, 0	230,0	3,0			
GII	DEFAUL T	2	Snižavanj e	L-10-U	3 000, 0	170,0	3,0			
GII	DEFAUL	3	Snižavanj	L-20-D	1 500,	153,6	3,0			

	T		e		0					
GII	DEFAUL T	4	Snižavanj e	L-20-D	1 000, 0	153,6	3,0			
GII	DEFAUL T	5	Snižavanj e	L-39-D	200,0	143,6	3,0			
GII	DEFAUL T	6	Slijetanje	L-39-D				790,0		
GII	DEFAUL T	7	Usporenje			117,0			760,0	40,0
GII	DEFAUL T	8	Usporenje			20,0			0,0	10,0
GIIB	DEFAUL T	1	Snižavanj e	L-0-U	6 000, 0	230,0	3,0			
GIIB	DEFAUL T	2	Snižavanj e	L-10-U	3 000, 0	170,0	3,0			
GIIB	DEFAUL T	3	Snižavanj e	L-20-D	1 500, 0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAUL T	4	Snižavanj e	L-20-D	1 000, 0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAUL T	5	Snižavanj e	L-39-D	200,0	139,2	3,0			
GIIB	DEFAUL T	6	Slijetanje	L-39-D				790,0		
GIIB	DEFAUL T	7	Usporenje			113,0			760,0	40,0
GIIB	DEFAUL T	8	Usporenje			20,0			0,0	10,0
GIV	DEFAUL T	1	Snižavanj e	L-0-U	6 000, 0	250,0	3,0			
GIV	DEFAUL T	2	Snižavanj e	L-0-U	3 000, 0	160,0	3,0			
GIV	DEFAUL T	3	Snižavanj e	L-20-D	1 500, 0	160,0	3,0			
GIV	DEFAUL T	4	Snižavanj e	L-39-D	1 000, 0	151,5	3,0			
GIV	DEFAUL T	5	Slijetanje	L-39-D				298,0		
GIV	DEFAUL T	6	Usporenje			80,0			982,0	40,0
GIV	DEFAUL T	7	Usporenje			20,0			0,0	4,0
GV	DEFAUL T	1	Snižavanj e	L-0-U	6 000, 0	250,0	3,0			
GV	DEFAUL T	2	Snižavanj e	L-20-U	3 000, 0	160,0	3,0			

GV	DEFAULT	3	Snižavanje	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	4	Snižavanje	L-39-D	1 000,0	137,8	3,0			
GV	DEFAULT	5	Slijetanje	L-39-D				300,0		
GV	DEFAULT	6	Usporeenje			107,0			1 157,0	40,0
GV	DEFAULT	7	Usporeenje			20,0			0,0	4,6
HS748A	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
HS748A	DEFAULT	2	Snižavanje	INTR	3 000,0	110,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	100,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	90,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				207,0		
HS748A	DEFAULT	6	Usporeenje			85,5			1 863,0	40,0
HS748A	DEFAULT	7	Usporeenje			30,0			0,0	10,0
IA1125	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
IA1125	DEFAULT	2	Snižavanje	INTR	3 000,0	152,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	4	Snižavanje	D-40	1 000,0	132,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	5	Slijetanje	D-40				236,6		
IA1125	DEFAULT	6	Usporeenje			125,3			2 129,4	40,0
IA1125	DEFAULT	7	Usporeenje			30,0			0,0	10,0
L1011	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L1011	DEFAULT	2	Snižavanje	10	3 000,0	160,5	3,0			
L1011	DEFAULT	3	Snižavanje	D-33	1 500,0	162,9	3,0			
L1011	DEFAULT	4	Snižavanje	D-42	1 000,0	145,5	3,0			

	T		e		0					
L1011	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-42				417,0		
L1011	DEFAUL T	6	Usporenje			138,1			3 753,0	10,0
L1011	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
L10115	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L10115	DEFAUL T	2	Snižavanj e	10	3 000,0	162,4	3,0			
L10115	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-33	1 500,0	151,2	3,0			
L10115	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-42	1 000,0	147,4	3,0			
L10115	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-42				516,6		
L10115	DEFAUL T	6	Usporenje			139,8			4 649,4	10,0
L10115	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
L188	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
L188	DEFAUL T	2	Snižavanj e	INTR	3 000,0	147,5	3,0			
L188	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-78-%	1 500,0	135,6	3,0			
L188	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-100	1 000,0	129,8	3,0			
L188	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-100				351,0		
L188	DEFAUL T	6	Usporenje			123,1			3 159,0	40,0
L188	DEFAUL T	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
LEAR25	DEFAUL T	1	Snižavanj e	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR25	DEFAUL T	2	Snižavanj e	10	3 000,0	161,6	3,0			
LEAR25	DEFAUL T	3	Snižavanj e	D-INTR	1 500,0	151,6	3,0			
LEAR25	DEFAUL T	4	Snižavanj e	D-40	1 000,0	141,7	3,0			
LEAR25	DEFAUL T	5	Slijetanje	D-40				140,4		

LEAR25	DEFAULT	6	Usporenje			134,4			1 263,6	40,0
LEAR25	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
LEAR35	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR35	DEFAULT	2	Snižavanje	10	3 000,0	144,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	134,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	4	Snižavanje	D-40	1 000,0	127,8	3,0			
LEAR35	DEFAULT	5	Slijetanje	D-40				181,4		
LEAR35	DEFAULT	6	Usporenje			121,2			1 632,6	40,0
LEAR35	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
MD9025	DEFAULT	1	Snižavanje	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	2	Snižavanje	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	3	Snižavanje	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	4	Snižavanje	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9025	DEFAULT	5	Slijetanje	D-40				346,0		
MD9025	DEFAULT	6	Usporenje			130,0			2 100,0	40,0
MD9025	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	9,6
MD9028	DEFAULT	1	Snižavanje	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	2	Snižavanje	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	3	Snižavanje	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	4	Snižavanje	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9028	DEFAULT	5	Slijetanje	D-40				346,0		
MD9028	DEFAULT	6	Usporenje			130,0			2 100,0	40,0
MD9028	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	8,6

	T									
MU3001	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
MU3001	DEFAULT	2	Snižavanje	1	3 000,0	133,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	123,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	4	Snižavanje	D-30	1 000,0	117,1	3,0			
MU3001	DEFAULT	5	Slijetanje	D-30				156,6		
MU3001	DEFAULT	6	Usporenje			111,1			1 409,4	40,0
MU3001	DEFAULT	7	Usporenje			30,0			0,0	10,0
PA30	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO-A	6 000,0	120,0	3,0			
PA30	DEFAULT	2	Snižavanje	27-A	3 000,0	109,0	3,0			
PA30	DEFAULT	3	Snižavanje	27-A	1 500,0	96,0	3,0			
PA30	DEFAULT	4	Snižavanje	27-A	1 000,0	87,0	3,0			
PA30	DEFAULT	5	Slijetanje	27-A				53,5		
PA30	DEFAULT	6	Usporenje			70,0			481,1	10,0
PA30	DEFAULT	7	Usporenje			10,0			0,0	10,0
PA42	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO-A	6 000,0	151,0	3,0			
PA42	DEFAULT	2	Snižavanje	ZERO-A	4 000,0	135,0	3,0			
PA42	DEFAULT	3	Snižavanje	ZERO-A	2 000,0	119,0	3,0			
PA42	DEFAULT	4	Snižavanje	30-DN	1 000,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	5	Snižavanje	30-DN	50,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	6	Slijetanje	30-DN				100,0		
PA42	DEFAULT	7	Usporenje			111,0			2 245,9	10,0
PA42	DEFAULT	8	Usporenje			10,0			0,0	10,0

SD330	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SD330	DEFAULT	2	Snižavanje	INTR	3 000,0	120,2	3,0			
SD330	DEFAULT	3	Snižavanje	D-15	1 500,0	106,5	3,0			
SD330	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	100,2	3,0			
SD330	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				233,1		
SD330	DEFAULT	6	Usporeenje			95,1			2 097,9	40,0
SD330	DEFAULT	7	Usporeenje			30,0			0,0	10,0
SF340	DEFAULT	1	Snižavanje	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SF340	DEFAULT	2	Snižavanje	5	3 000,0	136,9	3,0			
SF340	DEFAULT	3	Snižavanje	D-INTR	1 500,0	126,9	3,0			
SF340	DEFAULT	4	Snižavanje	D-35	1 000,0	116,9	3,0			
SF340	DEFAULT	5	Slijetanje	D-35				216,9		
SF340	DEFAULT	6	Usporeenje			110,9			1 952,1	40,0
SF340	DEFAULT	7	Usporeenje			30,0			0,0	10,0

Tabela I-4 (1. dio)

Uobičajeni proceduralni koraci pri odletu

ACFTID	Oznaka profila (Profile_ID)	Dalji na faze	Broj koraka	Tip koraka	Režim rada motora	Zakrilca (Flap_ID)	Visina krajnje tačke (ft)	Stopa penjanja (ft/min)	Kalibrisana brzina leta u krajnjoj tački (kt)	Procenat ubrzanja (Accelerate_Percent) (%)
1900D	DEFAU	1	1	Uzlijeta	Maksimum	17-D				

	LT			nje	za uzlijetanje					
1900D	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	17-D	400			
1900D	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	17-D		2 750	128	
1900D	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO -D		2 950	138	
1900D	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -D	3 000			
1900D	DEFAU LT	1	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO -D		1 500	160	
1900D	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -D	5 500			
1900D	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -D	7 500			
1900D	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -D	10 000			
1900D	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	17-D				
1900D	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	17-D	400			
1900D	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	17-D		2 400	128	
1900D	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO -D		2 650	138	
1900D	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -D	3 000			
1900D	DEFAU LT	2	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO -D		1 500	160	
1900D	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -D	5 500			
1900D	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -D	7 500			
1900D	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -D	10 000			
707320	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707320	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za	14	1 000			

					uzlijetanje					
707320	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		2 047	175	
707320	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	195	
707320	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707320	DEFAU LT	1	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707320	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707320	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707320	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707320	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707320	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 905	179	
707320	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	199	
707320	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707320	DEFAU LT	2	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707320	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707320	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707320	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707320	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707320	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 793	183	

707320	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	203	
707320	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707320	DEFAU LT	3	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707320	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707320	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707320	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707320	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707320	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 624	189	
707320	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	209	
707320	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707320	DEFAU LT	4	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707320	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707320	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707320	DEFAU LT	5	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707320	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707320	DEFAU LT	5	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 430	197	
707320	DEFAU LT	5	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	217	
707320	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			

707320	DEFAU LT	5	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707320	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707320	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707320	DEFAU LT	6	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707320	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707320	DEFAU LT	6	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 259	205	
707320	DEFAU LT	6	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		800	225	
707320	DEFAU LT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707320	DEFAU LT	6	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		800	250	
707320	DEFAU LT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707320	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707320	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707320	DEFAU LT	7	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707320	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707320	DEFAU LT	7	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 151	209	
707320	DEFAU LT	7	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		800	229	
707320	DEFAU LT	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707320	DEFAU LT	7	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		800	250	
707320	DEFAU LT	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			

707320	DEFAU LT	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707320	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707QN	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707QN	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707QN	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		2 047	175	
707QN	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	195	
707QN	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707QN	DEFAU LT	1	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707QN	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707QN	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707QN	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707QN	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707QN	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 905	179	
707QN	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	199	
707QN	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707QN	DEFAU LT	2	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707QN	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707QN	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			

707QN	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707QN	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707QN	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 793	183	
707QN	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	203	
707QN	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707QN	DEFAU LT	3	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707QN	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707QN	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707QN	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707QN	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707QN	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 624	189	
707QN	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	209	
707QN	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707QN	DEFAU LT	4	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707QN	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707QN	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707QN	DEFAU LT	5	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707QN	DEFAU	5	2	Penjanje	Maksimum	14	1 000			

	LT				za uzlijetanje					
707QN	DEFAU LT	5	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 430	197	
707QN	DEFAU LT	5	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	217	
707QN	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707QN	DEFAU LT	5	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707QN	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707QN	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707QN	DEFAU LT	6	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707QN	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707QN	DEFAU LT	6	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	14		1 259	205	
707QN	DEFAU LT	6	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		800	225	
707QN	DEFAU LT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707QN	DEFAU LT	6	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		800	250	
707QN	DEFAU LT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707QN	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707QN	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
707QN	DEFAU LT	7	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	14				
707QN	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	14	1 000			
707QN	DEFAU LT	7	3	Ubrzanj e	Maksimum za	14		1 151	209	

					uzlijetanje					
707QN	DEFAU LT	7	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		800	229	
707QN	DEFAU LT	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
707QN	DEFAU LT	7	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		800	250	
707QN	DEFAU LT	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
707QN	DEFAU LT	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
707QN	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
717200	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_13 A	3 000			
717200	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 296,4	250	
717200	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 000			
717200	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	DEFAU LT	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_13 A	3 000			
717200	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 298	250	
717200	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 000			
717200	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			

717200	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	DEFAU LT	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_13 A	3 000			
717200	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 229,1	250	
717200	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 000			
717200	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	DEFAU LT	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_13 A	3 000			
717200	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 165,9	250	
717200	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 000			
717200	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	DEFAU LT	5	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	DEFAU LT	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_13 A	3 000			
717200	DEFAU LT	5	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 142,6	250	
717200	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 000			
717200	DEFAU LT	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			

717200	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	DEFAU LT	6	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	DEFAU LT	6	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_13 A	3 000			
717200	DEFAU LT	6	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 098,3	250	
717200	DEFAU LT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 000			
717200	DEFAU LT	6	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	DEFAU LT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	ICAO_B	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 100			
717200	ICAO_B	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A		2 137,1	186,2	
717200	ICAO_B	1	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	3 000			
717200	ICAO_B	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 000	250	
717200	ICAO_B	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 500			
717200	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	ICAO_B	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	ICAO_B	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A		2 003,2	185	

717200	ICAO_B	2	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	3 000			
717200	ICAO_B	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 000	250	
717200	ICAO_B	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 500			
717200	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A		1 874,4	183,8	
717200	ICAO_B	3	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	3 000			
717200	ICAO_B	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 000	250	
717200	ICAO_B	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 500			
717200	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A		1 756,2	182,7	
717200	ICAO_B	4	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	3 000			
717200	ICAO_B	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 000	250	
717200	ICAO_B	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 500			
717200	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			

717200	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	ICAO_B	5	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	ICAO_B	5	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A		1 705,9	192,7	
717200	ICAO_B	5	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	3 000			
717200	ICAO_B	5	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 000	250	
717200	ICAO_B	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 500			
717200	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	ICAO_B	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
717200	ICAO_B	6	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A				
717200	ICAO_B	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A	1 000			
717200	ICAO_B	6	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	T_13 A		1 540,3	191,2	
717200	ICAO_B	6	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	3 000			
717200	ICAO_B	6	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_00 B		1 000	250	
717200	ICAO_B	6	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	5 500			
717200	ICAO_B	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	7 500			
717200	ICAO_B	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	T_00 B	10 000			
720B	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	20				
720B	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	20	1 000			

720B	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	20		2 632	175	
720B	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	195	
720B	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
720B	DEFAU LT	1	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
720B	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
720B	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
720B	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	20				
720B	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	20	1 000			
720B	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	20		2 470	179	
720B	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	199	
720B	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
720B	DEFAU LT	2	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
720B	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
720B	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
720B	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	20				
720B	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	20	1 000			
720B	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	20		2 323	183	
720B	DEFAU	3	4	Ubrzanj	Maksimum	INT		1 000	203	

	LT			e	za penjanje					
720B	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
720B	DEFAU LT	3	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
720B	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
720B	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
720B	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	20				
720B	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	20	1 000			
720B	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	20		2 125	189	
720B	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	209	
720B	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
720B	DEFAU LT	4	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
720B	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
720B	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
720B	DEFAU LT	5	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	20				
720B	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	20	1 000			
720B	DEFAU LT	5	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	20		2 005	193	
720B	DEFAU LT	5	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	INT		1 000	213	
720B	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			

720B	DEFAU LT	5	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
720B	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
720B	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727100	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727100	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727100	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 342	160	
727100	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 342	190	
727100	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727100	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727100	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727100	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727100	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727100	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727100	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 265	160	
727100	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 265	190	
727100	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	200	

727100	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727100	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727100	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727100	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727100	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727100	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727100	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 192	165	
727100	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 192	195	
727100	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	205	
727100	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727100	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727100	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727100	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727100	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727100	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727100	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 115	170	
727100	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 115	200	

727100	DEFAU LT	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727100	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727100	DEFAU LT	4	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727100	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727100	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727D1 5	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727D1 5	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727D1 5	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 363	170	
727D1 5	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 363	200	
727D1 5	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727D1 5	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727D1 5	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727D1 5	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727D1 5	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727D1 5	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727D1 5	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727D1 5	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727D1 5	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 281	170	
727D1	DEFAU	2	4	Ubrzanj	Maksimum	2		1 281	200	

5	LT			e	za uzlijetanje					
727D1 5	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727D1 5	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727D1 5	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727D1 5	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727D1 5	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727D1 5	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727D1 5	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727D1 5	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727D1 5	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 177	175	
727D1 5	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 177	205	
727D1 5	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	215	
727D1 5	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727D1 5	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727D1 5	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727D1 5	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727D1 5	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727D1 5	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727D1 5	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727D1 5	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za	5		1 057	180	

					uzlijetanje					
727D1 5	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 057	210	
727D1 5	DEFAU LT	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727D1 5	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727D1 5	DEFAU LT	4	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727D1 5	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727D1 5	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727D1 5	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727D1 5	DEFAU LT	5	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727D1 5	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727D1 5	DEFAU LT	5	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		941	210	
727D1 5	DEFAU LT	5	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727D1 5	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727D1 5	DEFAU LT	5	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727D1 5	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727D1 5	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727D1 5	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727D1 7	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727D1 7	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727D1 7	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 465	170	

727D1 7	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 465	200	
727D1 7	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727D1 7	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727D1 7	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727D1 7	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727D1 7	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727D1 7	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727D1 7	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727D1 7	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727D1 7	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 340	175	
727D1 7	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 340	205	
727D1 7	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	215	
727D1 7	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727D1 7	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727D1 7	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727D1 7	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727D1 7	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727D1 7	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727D1 7	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727D1	DEFAU	3	3	Ubrzanj	Maksimum	5		1 236	180	

7	LT			e	za uzlijetanje					
727D1 7	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 236	210	
727D1 7	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727D1 7	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727D1 7	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727D1 7	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727D1 7	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727D1 7	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727D1 7	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727D1 7	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727D1 7	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 158	180	
727D1 7	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 158	210	
727D1 7	DEFAU LT	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727D1 7	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727D1 7	DEFAU LT	4	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727D1 7	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727D1 7	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727D1 7	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727EM 1	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727EM 1	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za	5	1 000			

					uzlijetanje					
727EM 1	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 342	160	
727EM 1	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 342	190	
727EM 1	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	200	
727EM 1	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727EM 1	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727EM 1	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727EM 1	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727EM 1	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727EM 1	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727EM 1	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727EM 1	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 265	160	
727EM 1	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 265	190	
727EM 1	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	200	
727EM 1	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727EM 1	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727EM 1	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727EM 1	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727EM 1	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727EM 1	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				

727EM 1	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727EM 1	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 192	165	
727EM 1	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	2		1 192	195	
727EM 1	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	205	
727EM 1	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727EM 1	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727EM 1	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727EM 1	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727EM 1	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727EM 1	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727EM 1	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727EM 1	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 115	170	
727EM 1	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	2		1 115	200	
727EM 1	DEFAU LT	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727EM 1	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727EM 1	DEFAU LT	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727EM 1	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727EM 1	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727EM 1	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727EM	DEFAU	1	1	Uzlijetanje	Maksimum	5				

2	LT			nje	za uzlijetanje					
727EM 2	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727EM 2	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 363	170	
727EM 2	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 363	200	
727EM 2	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727EM 2	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727EM 2	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727EM 2	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727EM 2	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727EM 2	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727EM 2	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727EM 2	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727EM 2	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 281	170	
727EM 2	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 281	200	
727EM 2	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727EM 2	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727EM 2	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727EM 2	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727EM 2	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727EM	DEFAU	2	10	Penjanje	Maksimum	ZERO	10 000			

2	LT				za penjanje					
727EM 2	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727EM 2	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727EM 2	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 177	175	
727EM 2	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 177	205	
727EM 2	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	215	
727EM 2	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727EM 2	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727EM 2	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727EM 2	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727EM 2	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727EM 2	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727EM 2	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727EM 2	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 057	180	
727EM 2	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 057	210	
727EM 2	DEFAU LT	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727EM 2	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727EM 2	DEFAU LT	4	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727EM 2	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727EM	DEFAU	4	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

2	LT				za penjanje					
727EM 2	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727EM 2	DEFAU LT	5	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727EM 2	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727EM 2	DEFAU LT	5	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		941	210	
727EM 2	DEFAU LT	5	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727EM 2	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727EM 2	DEFAU LT	5	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727EM 2	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727EM 2	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727EM 2	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q1 5	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q1 5	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q1 5	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 363	170	
727Q1 5	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 363	200	
727Q1 5	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727Q1 5	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q1 5	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q1 5	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q1 5	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			

727Q1 5	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q1 5	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q1 5	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q1 5	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 281	170	
727Q1 5	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 281	200	
727Q1 5	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727Q1 5	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q1 5	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q1 5	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q1 5	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q1 5	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q1 5	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q1 5	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q1 5	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 177	175	
727Q1 5	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 177	205	
727Q1 5	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	215	
727Q1 5	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q1 5	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q1 5	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			

727Q1 5	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q1 5	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q1 5	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q1 5	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q1 5	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 057	180	
727Q1 5	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 057	210	
727Q1 5	DEFAU LT	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727Q1 5	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q1 5	DEFAU LT	4	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q1 5	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q1 5	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q1 5	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q1 5	DEFAU LT	5	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q1 5	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q1 5	DEFAU LT	5	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		941	210	
727Q1 5	DEFAU LT	5	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727Q1 5	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q1 5	DEFAU LT	5	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q1 5	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q1	DEFAU	5	8	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

5	LT				za penjanje					
727Q1 5	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q7	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q7	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 342	160	
727Q7	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 342	190	
727Q7	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q7	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q7	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 265	160	
727Q7	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 265	190	
727Q7	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAU	2	8	Penjanje	Maksimum	ZERO	5 500			

	LT				za penjanje					
727Q7	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q7	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q7	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 192	165	
727Q7	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 192	195	
727Q7	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	205	
727Q7	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q7	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q7	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 115	170	
727Q7	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 115	200	
727Q7	DEFAU LT	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727Q7	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAU	4	7	Ubrzanj	Maksimum	ZERO		1 000	250	

	LT			e	za penjanje					
727Q7	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q9	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q9	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 539	170	
727Q9	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 539	200	
727Q9	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q9	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q9	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 390	170	
727Q9	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 390	200	
727Q9	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAU	2	6	Penjanje	Maksimum	ZERO	3 000			

	LT				za penjanje					
727Q9	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q9	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q9	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 255	180	
727Q9	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 255	210	
727Q9	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727Q9	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727Q9	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		855	210	
727Q9	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			

727Q9	DEFAU LT	4	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727QF	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727QF	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727QF	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 000	175	
727QF	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 000	190	
727QF	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za trajnu upotrebu	ZERO	3 000			
727QF	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za trajnu upotrebu	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727QF	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727QF	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727QF	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727QF	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727QF	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 000	180	
727QF	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za	2		1 000	190	

					uzlijetanje					
727QF	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za trajnu upotrebu	ZERO	3 000			
727QF	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za trajnu upotrebu	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727QF	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727QF	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727QF	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
727QF	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727QF	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 000	184	
727QF	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	2		1 000	190	
727QF	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za trajnu upotrebu	ZERO	3 000			
727QF	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za trajnu upotrebu	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727QF	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727QF	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
727QF	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				

727QF	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
727QF	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 000	189	
727QF	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	2		1 000	190	
727QF	DEFAU LT	4	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za trajnu upotrebu	ZERO	3 000			
727QF	DEFAU LT	4	7	Ubrzanje	Maksimum za trajnu upotrebu	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
727QF	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
727QF	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		2 090	146	
737	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 568	171	
737	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
737	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
737	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			

737	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		2 014	149	
737	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 511	174	
737	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
737	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
737	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 851	154	
737	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 388	179	
737	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
737	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
737	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			

737	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 685	160	
737	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 264	185	
737	DEFAU LT	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	210	
737	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737	DEFAU LT	4	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
737	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737300	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 483,4	187,9	
737300	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 684,6	205,5	
737300	DEFAU LT	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 815,6	220,5	
737300	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737300	DEFAU LT	1	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 892,6	250	
737300	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			

737300	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737300	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 398,8	189,2	
737300	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 579,3	204,5	
737300	DEFAU LT	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 700,5	220,5	
737300	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737300	DEFAU LT	2	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 774,1	250	
737300	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737300	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 311,5	190,8	
737300	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 487,2	213,2	
737300	DEFAU LT	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 609,4	220,5	
737300	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737300	DEFAU LT	3	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 657,6	250	
737300	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	DEFAU	3	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

	LT				za penjanje					
737300	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737300	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 154,7	194,6	
737300	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 295,8	211,5	
737300	DEFAU LT	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 391,6	220,5	
737300	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737300	DEFAU LT	4	7	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 444,8	250	
737300	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737300	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737300	ICAO_A	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 413,5	184,9	
737300	ICAO_A	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 601,4	203,9	
737300	ICAO_A	1	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 821,6	250	
737300	ICAO_A	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			

737300	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737300	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737300	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 332,5	186,4	
737300	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 497,1	203	
737300	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 705,6	250	
737300	ICAO_A	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737300	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737300	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 247,9	188,2	
737300	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 415,3	211,7	
737300	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 609,9	250	
737300	ICAO_A	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			

737300	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737300	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 093,3	192,2	
737300	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 223,7	210,2	
737300	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 399,1	250	
737300	ICAO_A	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737300	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 560,7	189,3	
737300	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 765,5	206,2	
737300	ICAO_B	1	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 897	220,5	
737300	ICAO_B	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 892,6	250	
737300	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737300	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum	5		1 468,7	190,5	

				e	za uzlijetanje					
737300	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 652,2	205,8	
737300	ICAO_B	2	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 773,2	220,5	
737300	ICAO_B	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 773,3	250	
737300	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737300	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737300	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 380,4	192,1	
737300	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 557,4	213,8	
737300	ICAO_B	3	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 688,1	220,5	
737300	ICAO_B	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 657,6	250	
737300	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				

737300	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737300	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 217,8	195,7	
737300	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 361,4	212	
737300	ICAO_B	4	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 457,6	220,5	
737300	ICAO_B	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 444,8	250	
737300	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
7373B 2	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	T_05		1 671,2	191,9	
7373B 2	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	T_01		1 900	209,1	
7373B 2	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		2 058,2	250	
7373B 2	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B	DEFAU	2	2	Penjanje	Maksimum	5	1 000			

2	LT				za uzlijetanje					
7373B 2	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_05		1 575,5	192,6	
7373B 2	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_01		1 786	208,8	
7373B 2	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	DEFAU LT	2	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 934,6	250	
7373B 2	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
7373B 2	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_05		1 483,2	194	
7373B 2	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_01		1 675,9	215,3	
7373B 2	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	DEFAU LT	3	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 828,7	250	
7373B 2	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
7373B 2	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_05		1 314,1	197,8	
7373B	DEFAU	4	4	Ubrzanj	Maksimum	T_01		1 478,4	213,5	

2	LT			e	za penjanje					
7373B 2	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	DEFAU LT	4	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 597,8	250	
7373B 2	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	DEFAU LT	M	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	DEFAU LT	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
7373B 2	DEFAU LT	M	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_05		1 214,7	200,6	
7373B 2	DEFAU LT	M	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_01		1 372,5	222,3	
7373B 2	DEFAU LT	M	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	DEFAU LT	M	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 493,4	250	
7373B 2	DEFAU LT	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	DEFAU LT	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	DEFAU LT	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	ICAO_A	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
7373B 2	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
7373B 2	ICAO_A	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_05		1 607,4	188,9	
7373B 2	ICAO_A	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_01		1 827,6	206	
7373B 2	ICAO_A	1	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		2 030,2	250	

7373B 2	ICAO_A	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	ICAO_A	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
7373B 2	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
7373B 2	ICAO_A	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_05		1 507,4	188,9	
7373B 2	ICAO_A	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_01		1 703,4	206	
7373B 2	ICAO_A	2	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 909,1	250	
7373B 2	ICAO_A	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	ICAO_A	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
7373B 2	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
7373B 2	ICAO_A	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_05		1 417,2	191,3	
7373B 2	ICAO_A	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_01		1 604,3	213,7	
7373B 2	ICAO_A	3	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 807,6	250	
7373B 2	ICAO_A	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	10 000			

2					za penjanje					
7373B 2	ICAO_A	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
7373B 2	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
7373B 2	ICAO_A	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_05		1 255,2	195,4	
7373B 2	ICAO_A	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_01		1 411,8	212,1	
7373B 2	ICAO_A	4	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 576,8	250	
7373B 2	ICAO_A	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	ICAO_A	M	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	ICAO_A	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
7373B 2	ICAO_A	M	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
7373B 2	ICAO_A	M	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_05		1 163,2	198,2	
7373B 2	ICAO_A	M	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	T_01		1 309,7	220,9	
7373B 2	ICAO_A	M	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 469,1	250	
7373B 2	ICAO_A	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_A	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	ICAO_A	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	ICAO_B	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum	5	1 000			

2					za uzlijetanje					
7373B 2	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_05		1 881	195,6	
7373B 2	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_01		2 138,5	214,5	
7373B 2	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		2 075,4	250	
7373B 2	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
7373B 2	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_05		1 774,2	196,2	
7373B 2	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_01		2 009,3	214	
7373B 2	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 950,7	250	
7373B 2	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			

7373B 2	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_05		1 674,8	197,4	
7373B 2	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_01		1 895,7	217	
7373B 2	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 835,6	250	
7373B 2	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
7373B 2	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_05		1 494,5	200,9	
7373B 2	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_01		1 672,5	215,5	
7373B 2	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 606,9	250	
7373B 2	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
7373B 2	ICAO_B	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
7373B 2	ICAO_B	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
7373B 2	ICAO_B	M	3	Ubrzanje	Maksimum za	T_05		1 387,7	203,4	

					uzlijetanje					
7373B 2	ICAO_B	M	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	T_01		1 557,1	223,7	
7373B 2	ICAO_B	M	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
7373B 2	ICAO_B	M	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 493,2	250	
7373B 2	ICAO_B	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
7373B 2	ICAO_B	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
7373B 2	ICAO_B	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
▼M6										
737MA X8	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_05		1 33 6	174	
737MA X8	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_01		1 79 9	205	
737MA X8	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 68 1	250	
737MA X8	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_05		1 28	176	

								4		
737MA X8	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_01		1 65 1	208	
737MA X8	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	DEFAU LT	2	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_00		1 61 9	250	
737MA X8	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_05		1 22 9	177	
737MA X8	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_01		1 51 0	210	
737MA X8	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	DEFAU LT	3	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_00		1 54 4	250	
737MA X8	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_05		1 14	181	

								4		
737MA X8	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_01		1 26 8	213	
737MA X8	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	DEFAU LT	4	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_00		1 41 4	250	
737MA X8	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	DEFAU LT	5	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	DEFAU LT	5	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_05		1 03 2	184	
737MA X8	DEFAU LT	5	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_01		1 15 0	217	
737MA X8	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	DEFAU LT	5	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_00		1 29 2	250	
737MA X8	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	DEFAU LT	6	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	DEFAU LT	6	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	D_05		1 00	185	

								1		
737MAX8	DEFAULT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_01		1 12 0	219	
737MAX8	DEFAULT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MAX8	DEFAULT	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 26 3	250	
737MAX8	DEFAULT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MAX8	DEFAULT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MAX8	DEFAULT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MAX8	DEFAULT	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MAX8	DEFAULT	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MAX8	DEFAULT	M	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_05		95 1	188	
737MAX8	DEFAULT	M	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_01		1 05 8	221	
737MAX8	DEFAULT	M	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MAX8	DEFAULT	M	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 19 6	250	
737MAX8	DEFAULT	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MAX8	DEFAULT	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MAX8	DEFAULT	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MAX8	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 500			
737MAX8	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_05	3 000			
737MAX8	ICAO_A	1	4	Ubrzanje	Maksimum	D_05		1	174	

X8				e	za penjanje			30 0		
737MA X8	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_01		1 66 7	205	
737MA X8	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		2 37 0	250	
737MA X8	ICAO_A	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 500			
737MA X8	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_05	3 000			
737MA X8	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_05		1 24 3	174	
737MA X8	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_01		1 52 4	207	
737MA X8	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		2 19 0	250	
737MA X8	ICAO_A	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 500			
737MA X8	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_05	3 000			
737MA	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum	D_05		1	176	

X8				e	za penjanje			19 0		
737MA X8	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_01		1 33 1	210	
737MA X8	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		2 13 1	250	
737MA X8	ICAO_A	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 500			
737MA X8	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_05	3 000			
737MA X8	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_05		1 09 8	180	
737MA X8	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_01		1 22 1	211	
737MA X8	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 88 3	250	
737MA X8	ICAO_A	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 500			
737MA X8	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_05	3 000			
737MA	ICAO_A	5	4	Ubrzanje	Maksimum	D_05		98	183	

X8				e	za penjanje			8		
737MA X8	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_01		1 10 1	216	
737MA X8	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 73 0	250	
737MA X8	ICAO_A	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_A	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_A	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_A	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_A	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 500			
737MA X8	ICAO_A	6	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_05	3 000			
737MA X8	ICAO_A	6	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_05		96 4	185	
737MA X8	ICAO_A	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_01		1 07 3	217	
737MA X8	ICAO_A	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 58 8	250	
737MA X8	ICAO_A	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_A	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_A	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_A	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_A	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 500			
737MA X8	ICAO_A	M	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_05	3 000			
737MA X8	ICAO_A	M	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_05		91 1	187	
737MA	ICAO_A	M	5	Ubrzanje	Maksimum	D_01		1	220	

X8				e	za penjanje			01 2		
737MA X8	ICAO_A	M	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 16 3	250	
737MA X8	ICAO_A	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_A	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_A	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_01		1 73 4	178	
737MA X8	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_00		2 59 5	205	
737MA X8	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 67 1	250	
737MA X8	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_01		1 68 2	179	
737MA X8	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_00		2 47 7	208	

737MA X8	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 61 0	250	
737MA X8	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_01		1 61 6	180	
737MA X8	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_00		2 28 0	210	
737MA X8	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 54 5	250	
737MA X8	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_01		1 50 9	184	
737MA X8	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_00		2 10 3	214	

737MA X8	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 58 9	250	
737MA X8	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	ICAO_B	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_01		1 38 8	188	
737MA X8	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_00		1 75 3	220	
737MA X8	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MA X8	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 29 5	250	
737MA X8	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MA X8	ICAO_B	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MA X8	ICAO_B	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MA X8	ICAO_B	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MA X8	ICAO_B	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MA X8	ICAO_B	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_01		1 34 5	188	
737MA X8	ICAO_B	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_00		1 63 4	220	

737MAX8	ICAO_B	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MAX8	ICAO_B	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 262	250	
737MAX8	ICAO_B	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_B	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_B	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_B	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05				
737MAX8	ICAO_B	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_05	1 000			
737MAX8	ICAO_B	M	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_01		1 287	191	
737MAX8	ICAO_B	M	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_00		1 426	225	
737MAX8	ICAO_B	M	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	3 000			
737MAX8	ICAO_B	M	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_00		1 196	250	
737MAX8	ICAO_B	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_B	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_B	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_00	10 000			
▼M2										
737400	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	DEFAULT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 715,3	198,8	
737400	DEFAULT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 894,7	210,5	
737400	DEFAULT	1	5	Penjanje	Maksimum	ZERO	3 000			

	LT				za penjanje					
737400	DEFAU LT	1	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		2 067, 250 4		
737400	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 616 199,8		
737400	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 786, 210,5 6		
737400	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737400	DEFAU LT	2	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 939, 250 1		
737400	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 516, 201 6		
737400	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 660, 210,5 9		
737400	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737400	DEFAU LT	3	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 807, 250 5		
737400	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			

737400	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	DEFAU LT	4	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 370, 2	203,9	
737400	DEFAU LT	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 504, 1	210,5	
737400	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737400	DEFAU LT	4	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 609, 1	250	
737400	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	DEFAU LT	M	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	DEFAU LT	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	DEFAU LT	M	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 225, 8	207,5	
737400	DEFAU LT	M	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 312, 5	210,5	
737400	DEFAU LT	M	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737400	DEFAU LT	M	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 414, 3	250	
737400	DEFAU LT	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	DEFAU LT	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	DEFAU LT	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	1	1	Uzlijeta	Maksimum	5				

				nje	za uzlijetanje					
737400	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737400	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737400	ICAO_A	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 641,7	195,7	
737400	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 830	210,1	
737400	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		2 058,4	250	
737400	ICAO_A	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737400	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737400	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 546	196,8	
737400	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 702,5	210,1	
737400	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 919,2	250	
737400	ICAO_A	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			

737400	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737400	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 446,6	198,2	
737400	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 592,3	210,3	
737400	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 789,6	250	
737400	ICAO_A	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737400	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737400	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 303,9	201,3	
737400	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 426,1	210,3	
737400	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 598,5	250	
737400	ICAO_A	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	ICAO_A	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737400	ICAO_A	M	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737400	ICAO_A	M	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 159,5	205,1	
737400	ICAO_A	M	5	Ubrzanje	Maksimum	1		1 249,	210,3	

				e	za penjanje			3		
737400	ICAO_A	M	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 392, 250		
737400	ICAO_A	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 869, 201,5		
737400	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		2 073, 210,5		
737400	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		2 067, 250		
737400	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 766, 202,3		
737400	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 945, 210,5		
737400	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum	ZERO		1 939, 250		

				e	za penjanje			1		
737400	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 660,1	203,4	
737400	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 822,5	210,5	
737400	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 807,5	250	
737400	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 502,8	206,1	
737400	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 644,7	210,5	
737400	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 610,5	250	
737400	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum	ZERO	5 500			

					za penjanje					
737400	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	M	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737400	ICAO_B	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737400	ICAO_B	M	3	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	5		1 350, 9	209,5	
737400	ICAO_B	M	4	Ubrzanj e	Maksimum za uzlijetanje	1		1 428, 6	210,5	
737400	ICAO_B	M	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	M	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 414, 7	250	
737400	ICAO_B	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	DEFAU LT	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737500	DEFAU LT	1	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 579, 1	187	
737500	DEFAU LT	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 800	206,6	
737500	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737500	DEFAU LT	1	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 961, 7	250	
737500	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			

737500	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	DEFAU LT	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737500	DEFAU LT	2	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 490, 8	188	
737500	DEFAU LT	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 681, 3	205,6	
737500	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737500	DEFAU LT	2	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 834, 4	250	
737500	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	DEFAU LT	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737500	DEFAU LT	3	3	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 398, 8	189,4	
737500	DEFAU LT	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 572, 4	204,5	
737500	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737500	DEFAU LT	3	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 713, 4	250	
737500	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	DEFAU LT	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				

737500	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737500	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 229,4	192,1	
737500	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 388,1	212,4	
737500	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737500	DEFAU LT	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 521,8	250	
737500	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737500	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 211,1	192,4	
737500	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 370,8	212	
737500	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737500	DEFAU LT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 503,1	250	
737500	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	DEFAU LT	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	DEFAU LT	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737500	DEFAU LT	M	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 192,6	192,8	

737500	DEFAU LT	M	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 343, 1	211,9	
737500	DEFAU LT	M	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737500	DEFAU LT	M	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 470, 2	250	
737500	DEFAU LT	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	DEFAU LT	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	DEFAU LT	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	1	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737500	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737500	ICAO_A	1	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 509, 2	184	
737500	ICAO_A	1	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 725, 7	204,8	
737500	ICAO_A	1	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 934, 3	250	
737500	ICAO_A	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	2	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737500	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737500	ICAO_A	2	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 420, 9	185,1	
737500	ICAO_A	2	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 612, 5	203,9	
737500	ICAO_A	2	6	Ubrzanj	Maksimum	ZERO		1 810,	250	

				e	za penjanje			3		
737500	ICAO_A	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	3	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737500	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737500	ICAO_A	3	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 332, 5	186,6	
737500	ICAO_A	3	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 494, 3	203	
737500	ICAO_A	3	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 691, 3	250	
737500	ICAO_A	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	4	1	Uzlijeta nje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737500	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737500	ICAO_A	4	4	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	5		1 166, 9	189,6	
737500	ICAO_A	4	5	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	1		1 317	211	
737500	ICAO_A	4	6	Ubrzanj e	Maksimum za penjanje	ZERO		1 496, 1	250	
737500	ICAO_A	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			

737500	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737500	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737500	ICAO_A	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 152,1	189,9	
737500	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 300	210,8	
737500	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 477,5	250	
737500	ICAO_A	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	ICAO_A	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 500			
737500	ICAO_A	M	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	5	3 000			
737500	ICAO_A	M	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 130,1	190,4	
737500	ICAO_A	M	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 267,1	210,6	
737500	ICAO_A	M	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 451,9	250	
737500	ICAO_A	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	M	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				

737500	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737500	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 715,3	189,5	
737500	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 944,8	207,8	
737500	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 966,3	250	
737500	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737500	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 619,6	190,3	
737500	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 835,3	207,1	
737500	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 844,6	250	
737500	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za	5	1 000			

					uzlijetanje					
737500	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 520,2	191,6	
737500	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 717,5	207,1	
737500	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 722,6	250	
737500	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
737500	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	1 000			
737500	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 339,9	194,1	
737500	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 512,8	213,4	
737500	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			

Tabela I-4 (3. dio)

Uobičajeni proceduralni koraci pri odletu

ACFTID	Oznaka profila (Profile_ID)	Dalji na faze	Broj koraka	Tip koraka	Režim rada motora	Zakrilca (Flap_ID)	Visina krajnje tačke (ft)	Stopa penjanja (ft/min)	Kalibrisanja brzina leta u krajnjoj tački (kt)	Procenat ubrzanja (Accelerate_Percent) (%)
A320-232	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A320-232	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 170,7	218,4	
A320-232	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A320-232	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		921,9	210,9	
A320-232	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za	1		1 033,9	226,5	

					uzlijetanje					
A320-232	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		876,3	250	
A320-232	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 235,6	195	
A321-232	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 376	219,7	
A321-232	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 180,9	199	
A321-232	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 316,8	222,2	
A321-	DEFAU	2	5	Penjanje	Maksimum	ZERO	3 000			

232	LT				za penjanje					
A321-232	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 127,9	203	
A321-232	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 259,2	224,8	
A321-232	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 015,1	250	
A321-232	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 039	209	
A321-232	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 161,6	228,6	
A321-232	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A321-	DEFAU	4	6	Ubrzanje	Maksimum	ZERO		923,7	250	

232	LT				za penjanje					
A321-232	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		889,6	210	
A321-232	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		969,1	226,5	
A321-232	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAU LT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		752,3	250	
A321-232	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		819,7	194,9	
A321-232	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		920,7	210,8	
A321-232	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 039,9	234,6	
A321-232	ICAO_A	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 125,4	250	

A321-232	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		778,4	198,9	
A321-232	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		874,3	213,7	
A321-232	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		987,1	236,1	
A321-232	ICAO_A	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 066,3	250	
A321-232	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		737,9	202,9	
A321-232	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		829,1	216,7	
A321-232	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		936,1	237,7	
A321-232	ICAO_A	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 009,5	250	
A321-	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum	ZERO	5 500			

232					za penjanje					
A321-232	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		670,5	209,9	
A321-232	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		754,2	222,1	
A321-232	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		852,9	240,9	
A321-232	ICAO_A	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		917,2	250	
A321-232	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		551,5	210	
A321-232	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		604,9	219,9	
A321-232	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		685,2	235,3	
A321-232	ICAO_A	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		749,8	250	
A321-232	ICAO_A	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			

A321-232	ICAO_A	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 235,6	195	
A321-232	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 376	219,7	
A321-232	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 180,9	199	
A321-232	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 316,8	222,2	
A321-232	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			

A321-232	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 127,9	203	
A321-232	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 259,2	224,8	
A321-232	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 015,1	250	
A321-232	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 039	209	
A321-232	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 161,6	228,6	
A321-232	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		923,7	250	
A321-232	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			

A321-232	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A321-232	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		889,6	210	
A321-232	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		969,1	226,5	
A321-232	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		752,3	250	
A321-232	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 267,7	207,4	
A330-301	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za	1+F				

					uzlijetanje					
A330-301	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 228,7	208,6	
A330-301	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 176	250	
A330-301	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 190,2	209,8	
A330-301	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 134,5	250	
A330-301	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-	DEFAU	4	2	Penjanje	Maksimum	1+F	1 000			

301	LT				za uzlijetanje					
A330-301	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 126,6	212,1	
A330-301	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAU LT	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		951,6	186,7	
A330-301	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 051,7	215,3	
A330-301	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAU LT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		986,6	250	
A330-301	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			

A330-301	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		883,9	193	
A330-301	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		978,1	218,9	
A330-301	DEFAU LT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAU LT	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		908,7	250	
A330-301	DEFAU LT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		864,2	195	
A330-301	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		956,5	220,1	
A330-301	DEFAU LT	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAU LT	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		885,7	250	
A330-301	DEFAU LT	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAU LT	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			

A330-301	ICAO_A	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		722,8	170,7	
A330-301	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		783,9	193	
A330-301	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		965	210,2	
A330-301	ICAO_A	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 210,9	250	
A330-301	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		694,4	173,3	
A330-301	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		758,4	194,7	
A330-301	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		938	211,3	
A330-301	ICAO_A	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 168,1	250	
A330-301	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum	1+F		668,3	176	

301					za penjanje					
A330-301	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		734,4	196,4	
A330-301	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		911,9	212,4	
A330-301	ICAO_A	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 126,3	250	
A330-301	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		622	180,8	
A330-301	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		698,3	199,8	
A330-301	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		871,8	214,9	
A330-301	ICAO_A	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 057,8	250	
A330-301	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		569,3	186,8	

A330-301	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		663,1	204,4	
A330-301	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		827,1	218,4	
A330-301	ICAO_A	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		977,1	250	
A330-301	ICAO_A	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_A	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	6	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	6	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		519,8	193	
A330-301	ICAO_A	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		634,2	209,3	
A330-301	ICAO_A	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		781	222,2	
A330-301	ICAO_A	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		898,1	250	
A330-301	ICAO_A	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_A	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	7	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	7	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		506,2	194,9	
A330-301	ICAO_A	7	5	Ubrzanje	Maksimum	1		625,8	210,8	

301					za penjanje					
A330-301	ICAO_A	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		766,4	223,5	
A330-301	ICAO_A	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		875,2	250	
A330-301	ICAO_A	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	7	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 267,7	207,4	
A330-301	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 228,7	208,6	
A330-	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum	ZERO	3 000			

301					za penjanje					
A330-301	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 176	250	
A330-301	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 190,2	209,8	
A330-301	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 134,5	250	
A330-301	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 126,6	212,1	
A330-301	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum	ZERO		1 066,4	250	

301					za penjanje						
A330-301	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500				
A330-301	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500				
A330-301	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000				
A330-301	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F					
A330-301	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000				
A330-301	ICAO_B	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		951,6	186,7		
A330-301	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 051,7	215,3		
A330-301	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000				
A330-301	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		986,6	250		
A330-301	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500				
A330-301	ICAO_B	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500				
A330-301	ICAO_B	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000				
A330-301	ICAO_B	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F					
A330-301	ICAO_B	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000				
A330-301	ICAO_B	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		883,9	193		
A330-301	ICAO_B	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		978,1	218,9		
A330-301	ICAO_B	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000				
A330-301	ICAO_B	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		908,7	250		
A330-	ICAO_B	6	7	Penjanje	Maksimum	ZERO	5 500				

301					za penjanje					
A330-301	ICAO_B	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-301	ICAO_B	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		864,2	195	
A330-301	ICAO_B	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		956,5	220,1	
A330-301	ICAO_B	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		885,7	250	
A330-301	ICAO_B	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 273,5	174,9	
A330-343	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 384,8	213,9	
A330-343	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-	DEFAU	1	8	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

343	LT				za penjanje					
A330-343	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 340,4	215	
A330-343	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 296,6	216,1	
A330-343	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 180	250	
A330-343	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	10 000			

343	LT				za penjanje					
A330-343	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 115,2	185,2	
A330-343	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 224,1	218,3	
A330-343	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAU LT	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 139,2	221,4	
A330-343	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAU LT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-	DEFAU	6	1	Uzlijetanje	Maksimum	1+F				

343	LT			je	za uzlijetanje					
A330-343	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		962,8	197,3	
A330-343	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 054,3	224,5	
A330-343	DEFAU LT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAU LT	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		943,3	250	
A330-343	DEFAU LT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		869,5	200,8	
A330-343	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		948,6	225	
A330-343	DEFAU LT	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAU LT	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		842	250	
A330-343	DEFAU LT	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAU LT	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				

A330-343	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		839,6	174,8	
A330-343	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		914,2	200,1	
A330-343	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 103,7	218,9	
A330-343	ICAO_A	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 253,2	250	
A330-343	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		801,5	177,5	
A330-343	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		885,4	201,7	
A330-343	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 068,3	219,8	
A330-343	ICAO_A	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 208,4	250	
A330-343	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum	1+F	1 500			

343					za uzlijetanje					
A330-343	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		766,4	180,3	
A330-343	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		857,9	203,5	
A330-343	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 033,8	220,9	
A330-343	ICAO_A	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 164,8	250	
A330-343	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		717,5	185,3	
A330-343	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		814,6	206,8	
A330-343	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		977,3	223	
A330-343	ICAO_A	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 093,5	250	
A330-343	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za	1+F	1 500			

					uzlijetanje					
A330-343	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		661,1	191,5	
A330-343	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		767	211,2	
A330-343	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		910,6	226,1	
A330-343	ICAO_A	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 011	250	
A330-343	ICAO_A	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_A	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	6	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	6	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		607,1	197,4	
A330-343	ICAO_A	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		717	215,3	
A330-343	ICAO_A	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		840,3	228,8	
A330-343	ICAO_A	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		929,9	250	
A330-343	ICAO_A	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_A	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			

A330-343	ICAO_A	7	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	7	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		538	200,4	
A330-343	ICAO_A	7	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		638,8	216,2	
A330-343	ICAO_A	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		743,9	228,1	
A330-343	ICAO_A	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		830,4	250	
A330-343	ICAO_A	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	7	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 273,5	174,9	
A330-343	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 384,8	213,9	
A330-343	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za	1+F		1 218,9	177,7	

					uzlijetanje					
A330-343	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 340,4	215	
A330-343	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 296,6	216,1	
A330-343	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 180	250	
A330-343	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 115,2	185,2	
A330-	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum	1		1 224,1	218,3	

343					za uzlijetanje					
A330-343	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 139,2	221,4	
A330-343	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_B	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		962,8	197,3	
A330-343	ICAO_B	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 054,3	224,5	

A330-343	ICAO_B	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		943,3	250	
A330-343	ICAO_B	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A330-343	ICAO_B	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		869,5	200,8	
A330-343	ICAO_B	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		948,6	225	
A330-343	ICAO_B	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		842	250	
A330-343	ICAO_B	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 101,1	215,2	
A340-211	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			

A340-211	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		973,9	180,5	
A340-211	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 061,1	216,3	
A340-211	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		930,2	183,1	
A340-211	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 021,2	217,3	
A340-211	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 076,1	250	

A340-211	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		860,1	188,2	
A340-211	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		955,9	219,5	
A340-211	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAU LT	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		779,4	194,9	
A340-211	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		879,4	222,9	
A340-211	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAU LT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		920,2	250	
A340-211	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			

A340-211	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		705,2	199,2	
A340-211	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		802	224,4	
A340-211	DEFAU LT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAU LT	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		836,4	250	
A340-211	DEFAU LT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		519,8	199,2	
A340-211	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		591,5	218,2	
A340-211	DEFAU LT	7	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		653,7	223,4	
A340-211	DEFAU LT	7	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAU LT	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		622,6	250	
A340-	DEFAU	7	8	Penjanje	Maksimum	ZERO	5 500			

211	LT				za penjanje					
A340-211	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAU LT	7	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		832,3	177,4	
A340-211	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		890,6	206,8	
A340-211	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 039,6	227,9	
A340-211	ICAO_A	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 154,4	250	
A340-211	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		793	180,4	
A340-211	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		855,5	208,3	
A340-211	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		999,1	228,5	
A340-211	ICAO_A	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 109,1	250	
A340-211	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			

A340-211	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		754,7	183	
A340-211	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		820,5	209,4	
A340-211	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		959,1	228,8	
A340-211	ICAO_A	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 064,5	250	
A340-211	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		690,8	188,1	
A340-211	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		763	212,2	
A340-211	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		893,8	230	
A340-211	ICAO_A	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		991,5	250	
A340-211	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

211					za penjanje					
A340-211	ICAO_A	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		621,5	194,8	
A340-211	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		695,5	216,1	
A340-211	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		818,3	232,2	
A340-211	ICAO_A	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		906,8	250	
A340-211	ICAO_A	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_A	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	6	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	6	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		555,3	199,2	
A340-211	ICAO_A	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		627,4	218,1	
A340-211	ICAO_A	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		742,5	232,6	
A340-211	ICAO_A	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		824,1	250	
A340-211	ICAO_A	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			

A340-211	ICAO_A	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_A	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	7	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	7	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		388,7	199,2	
A340-211	ICAO_A	7	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		444,2	212,8	
A340-211	ICAO_A	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		500,7	224,8	
A340-211	ICAO_A	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		555,6	235,4	
A340-211	ICAO_A	7	8	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		623	250	
A340-211	ICAO_A	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	7	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	7	11	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 101,1	215,2	
A340-211	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			

A340-211	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		973,9	180,5	
A340-211	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 061,1	216,3	
A340-211	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		930,2	183,1	
A340-211	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 021,2	217,3	
A340-211	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			

A340-211	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		860,1	188,2	
A340-211	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		955,9	219,5	
A340-211	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		779,4	194,9	
A340-211	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		879,4	222,9	
A340-211	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		920,2	250	
A340-211	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za	1+F				

					uzlijetanje					
A340-211	ICAO_B	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		705,2	199,2	
A340-211	ICAO_B	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		802	224,4	
A340-211	ICAO_B	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		836,4	250	
A340-211	ICAO_B	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-211	ICAO_B	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		519,8	199,2	
A340-211	ICAO_B	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		591,5	218,2	
A340-211	ICAO_B	7	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		653,7	223,4	
A340-211	ICAO_B	7	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		622,6	250	
A340-211	ICAO_B	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	7	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-	DEFAU	1	1	Uzlijetanje	Maksimum	1+F				

642	LT			je	za uzlijetanje					
A340-642	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 638,4	240,3	
A340-642	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	DEFAU LT	2	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 481	178,3	
A340-642	DEFAU LT	2	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 595,8	241,6	
A340-642	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 415	250	
A340-642	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-	DEFAU	2	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

642	LT				za penjanje					
A340-642	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	DEFAU LT	3	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	DEFAU LT	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 554,9	243	
A340-642	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	DEFAU LT	4	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	DEFAU LT	4	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 292	203	
A340-642	DEFAU LT	4	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 478,5	245,2	
A340-642	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-	DEFAU	4	7	Ubrzanje	Maksimum	ZERO		1 320,3	250	

642	LT				za penjanje					
A340-642	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	DEFAU LT	5	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	DEFAU LT	5	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	DEFAU LT	5	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 373,5	248,4	
A340-642	DEFAU LT	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAU LT	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAU LT	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	DEFAU LT	6	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 185	185,4	
A340-642	DEFAU LT	6	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	DEFAU LT	6	5	Ubrzanje	Maksimum za	1		1 268,8	249,8	

					uzlijetanje					
A340-642	DEFAU LT	6	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAU LT	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAU LT	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		868,2	214,9	
A340-642	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		929,6	241,1	
A340-642	DEFAU LT	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAU LT	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		748,4	250	
A340-642	DEFAU LT	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAU LT	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_A	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	1	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		1 110,7	191,6	

A340-642	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 176,6	225,9	
A340-642	ICAO_A	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 342,4	250	
A340-642	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_A	2	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	2	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		1 053,1	194,6	
A340-642	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 135,6	227,4	
A340-642	ICAO_A	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 292,5	250	
A340-642	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_A	3	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	3	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		1 002,2	197,7	

A340-642	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 095,6	228,9	
A340-642	ICAO_A	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 243,9	250	
A340-642	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_A	4	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	4	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		925,2	203,3	
A340-642	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 029,9	232	
A340-642	ICAO_A	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 164	250	
A340-642	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_A	5	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	5	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		848,8	210,8	

A340-642	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		950,4	236,5	
A340-642	ICAO_A	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		1 067,5	250	
A340-642	ICAO_A	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_A	6	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_A	6	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	6	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		780,5	219	
A340-642	ICAO_A	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		875,9	242	
A340-642	ICAO_A	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		975,3	250	
A340-642	ICAO_A	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_A	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	7	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	7	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1+F		556,7	214,9	
A340-642	ICAO_A	7	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	1		601,9	231,3	

A340-642	ICAO_A	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		681,8	244	
A340-642	ICAO_A	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		729,1	250	
A340-642	ICAO_A	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	7	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_B	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_B	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	ICAO_B	1	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 638,4	240,3	
A340-642	ICAO_B	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	ICAO_B	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_B	2	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_B	2	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za	1+F		1 452,6	194,6	

					uzlijetanje					
A340-642	ICAO_B	2	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 595,8	241,6	
A340-642	ICAO_B	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 415	250	
A340-642	ICAO_B	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_B	3	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_B	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	ICAO_B	3	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 554,9	243	
A340-642	ICAO_B	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	ICAO_B	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_B	4	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 383,2	176,9	
A340-	ICAO_B	4	3	Penjanje	Maksimum	1+F	1 000			

642					za uzlijetanje					
A340-642	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 292	203	
A340-642	ICAO_B	4	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 478,5	245,2	
A340-642	ICAO_B	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	ICAO_B	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_B	5	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_B	5	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	ICAO_B	5	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 373,5	248,4	
A340-642	ICAO_B	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	ICAO_B	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				

A340-642	ICAO_B	6	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_B	6	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	ICAO_B	6	5	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		1 268,8	249,8	
A340-642	ICAO_B	6	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	ICAO_B	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F				
A340-642	ICAO_B	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1+F		868,2	214,9	
A340-642	ICAO_B	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		929,6	241,1	
A340-642	ICAO_B	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		748,4	250	
A340-642	ICAO_B	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
▼M6										
A350-	DEFAU	1	1	Uzlijetanje	Maksimum	D_1+				

941	LT			je	za uzlijetanje	F_D				
A350-941	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D	1 000			
A350-941	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 726,5	170,7	60
A350-941	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 862,6	197,2	60
A350-941	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 658	250	60
A350-941	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D	1 000			
A350-941	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 699,9	173,1	60
A350-941	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 812,6	198,6	60
A350-941	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 604,5	250	60
A350-941	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D	1 000			
A350-941	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 662,2	175,6	60
A350-941	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za	D_1_ U		1 762,3	200,1	60

					uzlijetanje					
A350-941	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 551,6	250	60
A350-941	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 000			
A350-941	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 586,1	179,9	60
A350-941	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 679,8	202,7	60
A350-941	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	DEFAU LT	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 465,3	250	60
A350-941	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 000			
A350-941	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 491,7	185,3	60
A350-941	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 586,9	206,4	60
A350-941	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	DEFAU LT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 365,5	250	60
A350-941	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				

A350-941	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 000			
A350-941	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 399,5	191,1	60
A350-941	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 494,1	210,4	60
A350-941	DEFAU LT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	DEFAU LT	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 268,2	250	60
A350-941	DEFAU LT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 000			
A350-941	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 314	197	60
A350-941	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 407,1	214,7	60
A350-941	DEFAU LT	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	DEFAU LT	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 176,3	250	60
A350-941	DEFAU LT	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	DEFAU LT	8	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	DEFAU LT	8	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 000			
A350-941	DEFAU LT	8	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 233,3	203,4	60
A350-941	DEFAU LT	8	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 325,3	219,6	60
A350-	DEFAU	8	5	Penjanje	Maksimum	D_ZE	3 000			

941	LT				za penjanje	RO				
A350-941	DEFAU LT	8	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 089,2	250	60
A350-941	DEFAU LT	8	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	DEFAU LT	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	DEFAU LT	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 000			
A350-941	DEFAU LT	M	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 185,1	207,6	60
A350-941	DEFAU LT	M	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 275,6	222,9	60
A350-941	DEFAU LT	M	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	DEFAU LT	M	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 036,7	250	60
A350-941	DEFAU LT	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+ F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1+ F_U		1 323,2	171	60
A350-941	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1_ U		1 353,1	189,5	60
A350-941	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 514,1	213,7	60
A350-941	ICAO_A	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 673,8	250	60
A350-941	ICAO_A	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za	D_1+ F_U	1 500			

					uzlijetanje					
A350-941	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U		1 265,7	173,4	60
A350-941	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1_U		1 315,1	191,2	60
A350-941	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 466,2	214,5	60
A350-941	ICAO_A	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 619,3	250	60
A350-941	ICAO_A	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U		1 214,3	175,9	60
A350-941	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1_U		1 276,7	193	60
A350-941	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 418,4	215,4	60
A350-941	ICAO_A	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 565	250	60
A350-941	ICAO_A	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U		1 138,4	180,3	60
A350-941	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1_U		1 212,8	196,1	60
A350-941	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 340,5	217	60

A350-941	ICAO_A	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 476,4	250	60
A350-941	ICAO_A	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U		1 066,3	185,8	60
A350-941	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1_U		1 139,9	200,3	60
A350-941	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 252,3	219,5	60
A350-941	ICAO_A	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 374,5	250	60
A350-941	ICAO_A	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	6	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	6	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1+F_U		994,4	191,7	60
A350-941	ICAO_A	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1_U		1 064,9	204,8	60
A350-941	ICAO_A	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 165,9	222,3	60
A350-941	ICAO_A	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 275,1	250	60
A350-941	ICAO_A	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U	1 500			

A350-941	ICAO_A	7	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+ F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	7	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1+ F_U		927	197,8	60
A350-941	ICAO_A	7	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1_ U		994,4	209,7	60
A350-941	ICAO_A	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 085,3	225,7	60
A350-941	ICAO_A	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 181	250	60
A350-941	ICAO_A	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	ICAO_A	8	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	ICAO_A	8	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	8	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+ F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	8	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1+ F_U		862,4	204,1	60
A350-941	ICAO_A	8	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1_ U		927,4	214,9	60
A350-941	ICAO_A	8	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 009,2	229,4	60
A350-941	ICAO_A	8	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 091,2	250	60
A350-941	ICAO_A	8	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	ICAO_A	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	ICAO_A	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	M	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+ F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	M	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1+ F_U		823,3	208,3	60
A350-941	ICAO_A	M	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1_ U		886,5	218,4	60
A350-941	ICAO_A	M	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		963,5	232	60
A350-941	ICAO_A	M	7	Ubrzanje	Maksimum	D_ZE		1 036,9	250	60

941					za penjanje	RO				
A350-941	ICAO_A	M	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D	1 000			
A350-941	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 726,5	170,7	60
A350-941	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 862,6	197,2	60
A350-941	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 658	250	60
A350-941	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D	1 000			
A350-941	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 699,9	173,1	60
A350-941	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 812,6	198,6	60
A350-941	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 604,5	250	60
A350-941	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D	1 000			
A350-	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum	D_1+		1 662,2	175,6	60

941					za uzlijetanje	F_U				
A350-941	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 762,3	200,1	60
A350-941	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 551,6	250	60
A350-941	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 586,1	179,9	60
A350-941	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 679,8	202,7	60
A350-941	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 465,3	250	60
A350-941	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	10 000			
A350-941	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_D				
A350-941	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F_U		1 491,7	185,3	60
A350-941	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_ U		1 586,9	206,4	60
A350-941	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO	3 000			
A350-941	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZE RO		1 365,5	250	60
A350-	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum	D_ZE	10 000			

941					za penjanje	RO				
A350-941	ICAO_B	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U		1 399,5	191,1	60
A350-941	ICAO_B	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_U		1 494,1	210,4	60
A350-941	ICAO_B	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 268,2	250	60
A350-941	ICAO_B	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U		1 314	197	60
A350-941	ICAO_B	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_U		1 407,1	214,7	60
A350-941	ICAO_B	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 176,3	250	60
A350-941	ICAO_B	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	8	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	8	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	8	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U		1 233,3	203,4	60

A350-941	ICAO_B	8	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_U		1 325,3	219,6	60
A350-941	ICAO_B	8	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	8	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 089,2	250	60
A350-941	ICAO_B	8	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	M	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	M	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	M	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F_U		1 185,1	207,6	60
A350-941	ICAO_B	M	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1_U		1 275,6	222,9	60
A350-941	ICAO_B	M	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	M	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO		1 036,7	250	60
A350-941	ICAO_B	M	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_ZERO	10 000			
ATR72	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
ATR72	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
ATR72	DEFAULT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INTR		885	133,3	39,1
ATR72	DEFAULT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 040	142,4	35,6
ATR72	DEFAULT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
ATR72	DEFAULT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		964	168,3	38,9
ATR72	DEFAULT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
ATR72	DEFAULT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
ATR72	DEFAULT	1	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	10 000			

	LT				za penjanje					
ATR72	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
ATR72	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
ATR72	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INTR		900	138	31,7
ATR72	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		995	147,3	32,2
ATR72	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
ATR72	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		962	168,3	32,1
ATR72	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
ATR72	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
ATR72	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
ATR72	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
ATR72	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
ATR72	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INTR		890	139,8	24,5
ATR72	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		942	149,2	27,9
ATR72	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
ATR72	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		907	168,3	27,8
ATR72	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
ATR72	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
ATR72	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
▼M2										
A380- 841	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				

A380-841	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-841	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		1 085	175,1	
A380-841	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 306	238,9	
A380-841	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-841	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-841	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		1 054	177,6	
A380-841	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-841	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-841	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		1 022,1	180,2	
A380-841	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 220,9	239,1	
A380-	DEFAU	3	5	Penjanje	Maksimum	D_1	3 000			

841	LT				za penjanje					
A380-841	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 394, 3	250	
A380-841	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-841	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-841	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		975,4	184,8	
A380-841	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 152, 5	239,6	
A380-841	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	DEFAU LT	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 313, 6	250	
A380-841	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-841	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-841	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		908,1	190,6	
A380-841	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 072, 2	240,8	
A380-841	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	DEFAU LT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 220, 7	250	
A380-841	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-841	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za	D_1+ F	1 000			

					uzlijetanje					
A380-841	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		843	196,7	
A380-841	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		994,4	242,4	
A380-841	DEFAU LT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	DEFAU LT	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 134, 1	250	
A380-841	DEFAU LT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-841	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-841	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		783	202,7	
A380-841	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		925	244,4	
A380-841	DEFAU LT	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	DEFAU LT	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 065, 1	250	
A380-841	DEFAU LT	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAU LT	8	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-841	DEFAU LT	8	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-841	DEFAU LT	8	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		622,4	220	
A380-841	DEFAU LT	8	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		744,8	251,7	
A380-841	DEFAU LT	8	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-	DEFAU	8	6	Penjanje	Maksimum	ZERO	10 000			

841	LT				za penjanje					
A380-841	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 049,1	175,1	
A380-841	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 257,9	233,9	
A380-841	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 403,3	250	
A380-841	ICAO_A	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 005,4	177,7	
A380-841	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 217,2	234,1	
A380-841	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 355,3	250	
A380-841	ICAO_A	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		965,1	180,3	
A380-841	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 177,8	234,5	

A380-841	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 308,6	250	
A380-841	ICAO_A	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		912,3	184,9	
A380-841	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 113,9	235,4	
A380-841	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 231,9	250	
A380-841	ICAO_A	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		850,1	190,8	
A380-841	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 038,8	237,1	
A380-841	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 141,2	250	
A380-841	ICAO_A	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	6	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	6	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		789,5	196,9	

A380-841	ICAO_A	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		965,9	239,1	
A380-841	ICAO_A	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 053	250	
A380-841	ICAO_A	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	7	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	7	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		735,4	203,1	
A380-841	ICAO_A	7	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		900,3	241,6	
A380-841	ICAO_A	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		973,7	250	
A380-841	ICAO_A	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	8	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	8	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	8	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	8	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		587,9	220	
A380-841	ICAO_A	8	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		722,8	249,2	
A380-841	ICAO_A	8	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		762,6	250	
A380-841	ICAO_A	8	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za	D_1+F		1 085	175,1	

					uzlijetanje					
A380-841	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 306	238,9	
A380-841	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			

A380-841	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		843	196,7	
A380-	ICAO_B	6	4	Ubrzanje	Maksimum	D_1		994,4	242,4	

841					za uzlijetanje					
A380-841	ICAO_B	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	ICAO_B	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-841	ICAO_B	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-841	ICAO_B	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		783	202,7	
A380-841	ICAO_B	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		925	244,4	
A380-841	ICAO_B	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	ICAO_B	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	8	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-841	ICAO_B	8	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-841	ICAO_B	8	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		622,4	220	
A380-841	ICAO_B	8	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		744,8	251,7	
A380-841	ICAO_B	8	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	8	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-	DEFAU	1	2	Penjanje	Maksimum	D_1+	1 000			

861	LT				za uzlijetanje	F				
A380-861	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		1 086	175,1	
A380-861	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 312, 2	239,2	
A380-861	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 499, 1	250	
A380-861	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-861	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-861	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		1 056	177,6	
A380-861	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 269	239,2	
A380-861	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 446, 4	250	
A380-861	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-861	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-861	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		1 024, 4	180,2	
A380-861	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 226, 4	239,2	
A380-861	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			

A380-861	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	DEFAU LT	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 315,9	250	
A380-861	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	DEFAU LT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			

A380-861	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		840	196,4	
A380-861	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 003	242,5	
A380-861	DEFAU LT	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	DEFAU LT	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 139	250	
A380-861	DEFAU LT	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-861	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-861	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		777,6	202,7	
A380-861	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		930,4	244,6	
A380-861	DEFAU LT	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	DEFAU LT	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	DEFAU LT	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAU LT	8	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-861	DEFAU LT	8	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-861	DEFAU LT	8	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		618,5	220	
A380-861	DEFAU LT	8	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		746,6	251,8	
A380-861	DEFAU LT	8	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	DEFAU LT	8	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			

A380-861	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 057,7	175,1	
A380-861	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 257,2	233,9	
A380-861	ICAO_A	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 386,8	250	
A380-861	ICAO_A	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 012,5	177,6	
A380-861	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 208,1	233,8	
A380-861	ICAO_A	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 339,4	250	
A380-861	ICAO_A	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		970	180,2	
A380-861	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 168,2	234,1	
A380-861	ICAO_A	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 293	250	

A380-861	ICAO_A	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		908,4	184,8	
A380-861	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 103,5	235	
A380-861	ICAO_A	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 216,8	250	
A380-861	ICAO_A	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		847,3	190,5	
A380-861	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		1 029,6	236,5	
A380-861	ICAO_A	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 129,4	250	
A380-861	ICAO_A	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	6	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	6	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		786	196,7	
A380-861	ICAO_A	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		955,7	238,5	

A380-861	ICAO_A	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 041,8	250	
A380-861	ICAO_A	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	7	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	7	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		728,1	203,1	
A380-861	ICAO_A	7	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		886,1	241,1	
A380-861	ICAO_A	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		959,3	250	
A380-861	ICAO_A	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	8	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	8	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	8	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	8	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		577,2	220	
A380-861	ICAO_A	8	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	D_1		705,6	248,6	
A380-861	ICAO_A	8	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		749,1	250	
A380-861	ICAO_A	8	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		1 086	175,1	
A380-	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum	D_1		1 312,	239,2	

861					za uzlijetanje			2		
A380-861	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 499, 250 1		
A380-861	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-861	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-861	ICAO_B	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		1 056	177,6	
A380-861	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 269	239,2	
A380-861	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 446, 250 4		
A380-861	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-861	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-861	ICAO_B	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		1 024, 180,2 4		
A380-861	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 226, 239,2 4		
A380-861	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 394, 250 9		
A380-861	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za	D_1+ F				

					uzlijetanje					
A380-861	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-861	ICAO_B	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		972,5	184,7	
A380-861	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 315,9	250	
A380-861	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-861	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-861	ICAO_B	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		906,2	190,4	
A380-861	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F				
A380-861	ICAO_B	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F	1 000			
A380-861	ICAO_B	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+ F		840	196,4	
A380-861	ICAO_B	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		1 003	242,5	

A380-861	ICAO_B	6	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	6	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 139	250	
A380-861	ICAO_B	6	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	ICAO_B	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		930,4	244,6	
A380-861	ICAO_B	7	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	7	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	ICAO_B	7	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	8	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	8	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	8	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1+F		618,5	220	
A380-861	ICAO_B	8	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_1		746,6	251,8	
A380-861	ICAO_B	8	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	8	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	8				
BAC111	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	8	1 000			

BAC11 1	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	8		1 942	158	
BAC11 1	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT1		1 457	178	
BAC11 1	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT1		1 000	198	
BAC11 1	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
BAC11 1	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
BAC11 1	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BAC11 1	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BAC11 1	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BAC11 1	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	8				
BAC11 1	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	8	1 000			
BAC11 1	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	8		1 809	163	
BAC11 1	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT1		1 357	183	
BAC11 1	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT1		1 000	203	
BAC11 1	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
BAC11 1	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
BAC11 1	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BAC11 1	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BAC11 1	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BAC11 1	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	8				
BAC11	DEFAU	3	2	Penjanje	Maksimum	8	1 000			

1	LT				za uzlijetanje					
BAC11 1	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	8		1 665	169	
BAC11 1	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT1		1 249	189	
BAC11 1	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT1		1 000	209	
BAC11 1	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
BAC11 1	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
BAC11 1	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BAC11 1	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BAC11 1	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	18				
BAE146	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	18	1 000			
BAE146	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	18		970	171	
BAE146	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		900	201	
BAE146	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		900	250	
BAE146	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	18				
BAE146	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za	18	1 000			

					uzlijetanje					
BAE146	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	18		801	178	
BAE146	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		750	208	
BAE146	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		750	250	
BAE146	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	18				
BAE146	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	18	1 000			
BAE146	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	18		671	184	
BAE146	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		500	214	
BAE146	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		500	250	
BAE146	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	18				
BAE300	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	18	1 000			
BAE300	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	18		920	176	

BAE300	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		900	206	
BAE300	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		900	250	
BAE300	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	18				
BAE300	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	18	1 000			
BAE300	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	18		762	183	
BAE300	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		750	213	
BAE300	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		750	250	
BAE300	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	18				
BAE300	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	18	1 000			
BAE300	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	18		622	189	
BAE300	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		500	219	
BAE300	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			

BAE300	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		500	250	
BAE300	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
BEC58P	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	TO				
BEC58P	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	TO		1 040	115	
BEC58P	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO	1 000			
BEC58P	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	TO		1 040	130	
BEC58P	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
BEC58P	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
BEC58P	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
BEC58P	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CIT3	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	20				
CIT3	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	20		1 146	149	
CIT3	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	20	1 500			
CIT3	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 146	174	
CIT3	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CIT3	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 503	250	
CIT3	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			

CIT3	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CIT3	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CL600	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	20				
CL600	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	20		1 554	163	
CL600	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	20	1 500			
CL600	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 554	200	
CL600	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CL600	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 771	250	
CL600	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CL600	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CL600	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CL601	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	20				
CL601	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	20		1 673	177	
CL601	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	20	1 500			
CL601	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 673	200	
CL601	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CL601	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 724	250	
CL601	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CL601	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			

CL601	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA17 2	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO -C				
CNA17 2	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO -C		500	75	
CNA17 2	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO -C	1 000			
CNA17 2	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO -C		500	80	
CNA17 2	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -C	3 000			
CNA17 2	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -C	5 000			
CNA17 2	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO -C	8 000			
CNA18 2	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	F-20D				
CNA18 2	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	F-20D		500	80	
CNA18 2	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO	1 000			
CNA18 2	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		500	85	
CNA18 2	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CNA18 2	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 000			
CNA18 2	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	8 000			
CNA18 2	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA20 8	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	F-20D				
CNA20 8	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	F-20D		915	104	

CNA208	DEFAULT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO	1 000			
CNA208	DEFAULT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		846	115	
CNA208	DEFAULT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	2 000			
CNA208	DEFAULT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	4 000			
CNA208	DEFAULT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	6 000			
CNA208	DEFAULT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	8 000			
CNA208	DEFAULT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA441	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	TO				
CNA441	DEFAULT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	TO		1 216	120	
CNA441	DEFAULT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 216	140	
CNA441	DEFAULT	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO	3 000			
CNA441	DEFAULT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CNA441	DEFAULT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CNA441	DEFAULT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA500	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
CNA500	DEFAULT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		997	131	
CNA500	DEFAULT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 500			
CNA500	DEFAULT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	1		997	200	
CNA500	DEFAULT	1	5	Penjanje	Maksimum	ZERO	3 000			

0	LT				za penjanje					
CNA500	DEFAULT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 459	250	
CNA500	DEFAULT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CNA500	DEFAULT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CNA500	DEFAULT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA510	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15				
CNA510	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15	535			
CNA510	DEFAULT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15		1 500	138,3	
CNA510	DEFAULT	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15	1 500			
CNA510	DEFAULT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	DEFAULT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO_C	3 000			
CNA510	DEFAULT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	DEFAULT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO_C	5 500			
CNA510	DEFAULT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO_C	7 500			
CNA510	DEFAULT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_0	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO_D				
CNA510	FLAPS_0	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO_D	601			
CNA510	FLAPS_0	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO_D		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_0	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO_D	1 500			
CNA510	FLAPS_0	1	5	Ubrzanje	Maksimum	ZERO		1 500	171	

0	0				za penjanje	_C				
CNA51 0	FLAPS_ 0	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	3 000			
CNA51 0	FLAPS_ 0	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 000	250	
CNA51 0	FLAPS_ 0	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	5 500			
CNA51 0	FLAPS_ 0	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	7 500			
CNA51 0	FLAPS_ 0	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	10 000			
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15				
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15	535			
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15		1 500	138,3	
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15	1 500			
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 500	171	
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	3 000			
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 000	250	
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	5 500			
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	7 500			
CNA51 0	FLAPS_ 15	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	10 000			
CNA52 5C	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-15				
CNA52 5C	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-15	482,5			
CNA52 5C	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D-15		1 500	140,3	
CNA52 5C	DEFAU LT	1	4	Penjanje	Maksimum za	D-15	1 500			

					uzlijetanje					
CNA52 5C	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 500	171	
CNA52 5C	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	3 000			
CNA52 5C	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 000	250	
CNA52 5C	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	5 500			
CNA52 5C	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	7 500			
CNA52 5C	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	10 000			
CNA55 B	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15				
CNA55 B	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15	379			
CNA55 B	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15		1 500	146,5	
CNA55 B	DEFAU LT	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15	1 500			
CNA55 B	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 500	171,5	
CNA55 B	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	3 000			
CNA55 B	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 000	250	
CNA55 B	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	5 500			
CNA55 B	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	7 500			
CNA55 B	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	10 000			
CNA55 B	FLAPS_ 0	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO _D				
CNA55 B	FLAPS_ 0	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO _D	420			
CNA55 B	FLAPS_ 0	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO _D		1 500	156	

CNA55 B	FLAPS_ 0	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO _D	1 500			
CNA55 B	FLAPS_ 0	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 500	181,1	
CNA55 B	FLAPS_ 0	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	3 000			
CNA55 B	FLAPS_ 0	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 000	250	
CNA55 B	FLAPS_ 0	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	5 500			
CNA55 B	FLAPS_ 0	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	7 500			
CNA55 B	FLAPS_ 0	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	10 000			
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15				
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15	379			
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15		1 500	146,5	
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D_15	1 500			
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 500	171,5	
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	3 000			
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C		1 000	250	
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	5 500			
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	7 500			
CNA55 B	FLAPS_ 15	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO _C	10 000			
CNA56 0E	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
CNA56 0E	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	277			
CNA56	DEFAU	1	3	Ubrzanje	Maksimum	15		1 500	161,7	

0E	LT				za uzlijetanje					
CNA56 0E	DEFAU LT	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 500			
CNA56 0E	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	15		1 500	186,7	
CNA56 0E	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CNA56 0E	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
CNA56 0E	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CNA56 0E	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CNA56 0E	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA56 0U	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	15				
CNA56 0U	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 200	148	
CNA56 0U	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 500			
CNA56 0U	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	ZERO		1 500	175	
CNA56 0U	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CNA56 0U	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 500	250	
CNA56 0U	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CNA56 0U	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CNA56 0U	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA56 0XL	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	15				
CNA56 0XL	DEFAU LT	1	2	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 500	158	
CNA56	DEFAU	1	3	Penjanje	Maksimum	15	1 500			

0XL	LT				za uzlijetanje					
CNA56 0XL	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 500	185	
CNA56 0XL	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CNA56 0XL	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 500	250	
CNA56 0XL	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA68 0	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
CNA68 0	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	386			
CNA68 0	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 000	140,6	
CNA68 0	DEFAU LT	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 500			
CNA68 0	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	15		1 500	175	
CNA68 0	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CNA68 0	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 500	250	
CNA68 0	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CNA68 0	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CNA68 0	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA75 0	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
CNA75 0	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	277			
CNA75 0	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 500	161,7	
CNA75 0	DEFAU LT	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 500			

CNA750	DEFAULT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	15		1 500	186,7	
CNA750	DEFAULT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CNA750	DEFAULT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
CNA750	DEFAULT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CNA750	DEFAULT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CNA750	DEFAULT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_15	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
CNA750	FLAP_15	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	277			
CNA750	FLAP_15	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 500	161,7	
CNA750	FLAP_15	1	4	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 500			
CNA750	FLAP_15	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	15		1 500	186,7	
CNA750	FLAP_15	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_15	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
CNA750	FLAP_15	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_15	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_15	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_5	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	5				
CNA750	FLAP_5	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	5	285			
CNA750	FLAP_5	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 500	168,9	
CNA750	FLAP_5	1	4	Penjanje	Maksimum	5	1 500			

0					za uzlijetanje					
CNA75 0	FLAP_5	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	5		1 500	193,9	
CNA75 0	FLAP_5	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CNA75 0	FLAP_5	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
CNA75 0	FLAP_5	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CNA75 0	FLAP_5	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CNA75 0	FLAP_5	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- ER	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9- ER	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	595			
CRJ9- ER	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9- ER	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-204		500	204	
CRJ9- ER	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9- ER	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9- ER	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- ER	DEFAU LT	2	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9- ER	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	555			
CRJ9- ER	DEFAU LT	2	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9- ER	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-204		500	204	
CRJ9- ER	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9- ER	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	

CRJ9-ER	DEFAULT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	525			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	485			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	465			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	4	Ubrzanje	Maksimum	0-204		500	204	

ER	LT				za penjanje					
CRJ9-ER	DEFAULT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	0-204	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			

CRJ9-ER	ICAO_A	3	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum	0-204		500	204	

ER					za uzlijetanje					
CRJ9- ER	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9- ER	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9- ER	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- ER	ICAO_B	2	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9- ER	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	555			
CRJ9- ER	ICAO_B	2	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9- ER	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	0-204		500	204	
CRJ9- ER	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9- ER	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9- ER	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- ER	ICAO_B	3	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9- ER	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	525			
CRJ9- ER	ICAO_B	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9- ER	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	0-204		500	204	
CRJ9- ER	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9- ER	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9- ER	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- ER	ICAO_B	4	1	Uzlijetan je	Maksimum za	D-8				

					uzlijetanje					
CRJ9-ER	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-LR	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	615			
CRJ9-LR	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-204		500	204	
CRJ9-	DEFAU	1	5	Penjanje	Maksimum	ZERO	3 000			

LR	LT				za penjanje					
CRJ9-LR	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-LR	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	575			
CRJ9-LR	DEFAU LT	2	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAU LT	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-LR	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	545			
CRJ9-LR	DEFAU LT	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	0-204	3 000			
CRJ9-LR	DEFAU LT	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-LR	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	505			
CRJ9-LR	DEFAU	4	3	Penjanje	Maksimum	U-8	1 000			

LR	LT				za uzlijetanje					
CRJ9- LR	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-204		500	204	
CRJ9- LR	DEFAU LT	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9- LR	DEFAU LT	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9- LR	DEFAU LT	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	0-250	10 000			
CRJ9- LR	DEFAU LT	5	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9- LR	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	455			
CRJ9- LR	DEFAU LT	5	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9- LR	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-204		500	204	
CRJ9- LR	DEFAU LT	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9- LR	DEFAU LT	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9- LR	DEFAU LT	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- LR	ICAO_A	1	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9- LR	ICAO_A	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	615			
CRJ9- LR	ICAO_A	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			
CRJ9- LR	ICAO_A	1	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9- LR	ICAO_A	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9- LR	ICAO_A	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- LR	ICAO_A	2	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-	ICAO_A	2	2	Penjanje	Maksimum	D-8	575			

LR					za uzlijetanje					
CRJ9- LR	ICAO_A	2	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			
CRJ9- LR	ICAO_A	2	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9- LR	ICAO_A	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	U-8		500	250	
CRJ9- LR	ICAO_A	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- LR	ICAO_A	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9- LR	ICAO_A	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	545			
CRJ9- LR	ICAO_A	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			
CRJ9- LR	ICAO_A	3	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9- LR	ICAO_A	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	U-8		500	250	
CRJ9- LR	ICAO_A	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- LR	ICAO_A	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9- LR	ICAO_A	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	505			
CRJ9- LR	ICAO_A	4	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			
CRJ9- LR	ICAO_A	4	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9- LR	ICAO_A	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	U-8		500	250	
CRJ9- LR	ICAO_A	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9- LR	ICAO_A	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9- LR	ICAO_A	5	2	Penjanje	Maksimum za	D-8	455			

					uzlijetanje					
CRJ9-LR	ICAO_A	5	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			

CRJ9-LR	ICAO_B	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	4	Ubrzanje	Maksimum	0-204		500	204	

LR					za uzlijetanje					
CRJ9- LR	ICAO_B	5	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CRJ9- LR	ICAO_B	5	6	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	0-250		500	250	
CRJ9- LR	ICAO_B	5	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CVR58 0	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	10				
CVR58 0	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	10	1 000			
CVR58 0	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 907	130	
CVR58 0	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INTR		1 430	150	
CVR58 0	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CVR58 0	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CVR58 0	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CVR58 0	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
CVR58 0	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	10				
CVR58 0	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	10	1 000			
CVR58 0	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 557	136	
CVR58 0	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INTR		1 168	156	
CVR58 0	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CVR58 0	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CVR58 0	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CVR58 0	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			

CVR580	DEFAULT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	10				
CVR580	DEFAULT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 321	140	
CVR580	DEFAULT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INTR		991	160	
CVR580	DEFAULT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	10				
DC1010	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 904	159	
DC1010	DEFAULT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 428	174	
DC1010	DEFAULT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	189	
DC1010	DEFAULT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	10				

DC1010	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	10	1 000			
DC1010	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 799	163	
DC1010	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 350	178	
DC1010	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	193	
DC1010	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	10				
DC1010	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	10	1 000			
DC1010	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 670	167	
DC1010	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 253	182	
DC1010	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	197	
DC1010	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAU	4	1	Uzlijetanje	Maksimum	10				

	LT			je	za uzlijetanje					
DC1010	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	10	1 000			
DC1010	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 494	174	
DC1010	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 121	189	
DC1010	DEFAU LT	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	204	
DC1010	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAU LT	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAU LT	5	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	10				
DC1010	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	10	1 000			
DC1010	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 335	180	
DC1010	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 002	195	
DC1010	DEFAU LT	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	210	
DC1010	DEFAU LT	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAU LT	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAU	5	10	Penjanje	Maksimum	ZERO	10 000			

	LT				za penjanje					
DC1010	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	10				
DC1010	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	10	1 000			
DC1010	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	10		1 191	186	
DC1010	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		894	201	
DC1010	DEFAU LT	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		800	216	
DC1010	DEFAU LT	6	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAU LT	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		800	250	
DC1010	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAU LT	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC1040	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC1040	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		2 255	175	
DC1040	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 692	190	
DC1040	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	205	
DC1040	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAU	1	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

	LT				za penjanje					
DC1040	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC1040	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC1040	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		2 146	178	
DC1040	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 610	193	
DC1040	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	208	
DC1040	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC1040	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC1040	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		2 050	181	
DC1040	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 538	196	
DC1040	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	211	
DC1040	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAU	3	8	Penjanje	Maksimum	ZERO	5 500			

	LT				za penjanje					
DC1040	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC1040	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC1040	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 859	187	
DC1040	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 395	202	
DC1040	DEFAU LT	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	217	
DC1040	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAU LT	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC1040	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC1040	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 639	195	
DC1040	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 229	210	
DC1040	DEFAU LT	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	225	
DC1040	DEFAU LT	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAU	5	7	Ubrzanje	Maksimum	ZERO		1 000	250	

	LT				za penjanje					
DC1040	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAU LT	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC1040	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC1040	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 436	203	
DC1040	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 077	218	
DC1040	DEFAU LT	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	233	
DC1040	DEFAU LT	6	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAU LT	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAU LT	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC1040	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC1040	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 170	211	
DC1040	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		878	226	
DC1040	DEFAU LT	7	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		800	241	
DC1040	DEFAU	7	6	Penjanje	Maksimum	ZERO	3 000			

	LT				za penjanje					
DC1040	DEFAU LT	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		800	250	
DC1040	DEFAU LT	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAU LT	7	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC3	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	TO				
DC3	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO	400			
DC3	DEFAU LT	1	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC3	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	126	
DC3	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC3	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC3	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC3	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	TO				
DC3	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO	400			
DC3	DEFAU LT	2	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC3	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		800	130	
DC3	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC3	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC3	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC3	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	TO				
DC3	DEFAU	3	2	Penjanje	Maksimum	TO	400			

	LT				za uzlijetanje					
DC3	DEFAU LT	3	3	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC3	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		633	134	
DC3	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC3	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC6	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	TO				
DC6	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO	1 500			
DC6	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	TO		818	135	
DC6	DEFAU LT	1	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC6	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC6	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC6	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC6	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	TO				
DC6	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO	1 500			
DC6	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	TO		643	143	
DC6	DEFAU LT	2	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC6	DEFAU LT	2	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC6	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC6	DEFAU LT	2	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC6	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za	TO				

					uzlijetanje					
DC6	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO	1 500			
DC6	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	TO		498	149	
DC6	DEFAU LT	3	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC6	DEFAU LT	3	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC6	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC6	DEFAU LT	3	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC850	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC850	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC850	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		2 205	149	
DC850	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 654	169	
DC850	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	189	
DC850	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC850	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC850	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC850	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC850	DEFAU LT	2	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC850	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC850	DEFAU	2	3	Ubrzanje	Maksimum	15		2 089	153	

	LT				za uzlijetanje					
DC850	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 567	173	
DC850	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	193	
DC850	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC850	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC850	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC850	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC850	DEFAU LT	3	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC850	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC850	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 930	158	
DC850	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 448	178	
DC850	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	198	
DC850	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC850	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC850	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC850	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC850	DEFAU LT	4	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC850	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za	15	1 000			

					uzlijetanje					
DC850	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 743	165	
DC850	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 308	185	
DC850	DEFAU LT	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	205	
DC850	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC850	DEFAU LT	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC850	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC850	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC850	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC850	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC850	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 541	173	
DC850	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 156	193	
DC850	DEFAU LT	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	213	
DC850	DEFAU LT	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC850	DEFAU LT	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC850	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC850	DEFAU LT	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC850	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				

DC850	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC850	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 397	180	
DC850	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 048	200	
DC850	DEFAU LT	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	220	
DC850	DEFAU LT	6	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC850	DEFAU LT	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC850	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC850	DEFAU LT	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC860	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC860	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC860	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		2 055	160	
DC860	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 541	180	
DC860	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	200	
DC860	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC860	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC860	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC860	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC860	DEFAU	2	1	Uzlijetanje	Maksimum	12				

	LT			je	za uzlijetanje					
DC860	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC860	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 959	164	
DC860	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 470	184	
DC860	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	204	
DC860	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC860	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC860	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC860	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC860	DEFAU LT	3	1	Uzlijetan je	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC860	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC860	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 827	168	
DC860	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 371	188	
DC860	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	208	
DC860	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC860	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC860	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC860	DEFAU	3	10	Penjanje	Maksimum	ZERO	10 000			

	LT				za penjanje					
DC860	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC860	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC860	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 668	175	
DC860	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 251	195	
DC860	DEFAU LT	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	215	
DC860	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC860	DEFAU LT	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC860	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC860	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC860	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC860	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC860	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 491	182	
DC860	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 118	202	
DC860	DEFAU LT	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	222	
DC860	DEFAU LT	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC860	DEFAU LT	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC860	DEFAU	5	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

	LT				za penjanje					
DC860	DEFAU LT	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC860	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC860	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC860	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 394	187	
DC860	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 046	207	
DC860	DEFAU LT	6	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	227	
DC860	DEFAU LT	6	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC860	DEFAU LT	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC860	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC860	DEFAU LT	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC860	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC860	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC860	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 275	192	
DC860	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		956	212	
DC860	DEFAU LT	7	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		900	232	
DC860	DEFAU LT	7	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC860	DEFAU LT	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		900	250	
DC860	DEFAU	7	8	Penjanje	Maksimum	ZERO	5 500			

	LT				za penjanje					
DC860	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC860	DEFAU LT	7	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC870	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC870	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC870	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		2 405	160	
DC870	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 804	180	
DC870	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	200	
DC870	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC870	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC870	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC870	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC870	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC870	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC870	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		2 289	164	
DC870	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 717	184	
DC870	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	204	
DC870	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC870	DEFAU	2	7	Ubrzanje	Maksimum	ZERO		1 000	250	

	LT				za penjanje					
DC870	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC870	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC870	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC870	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC870	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC870	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		2 129	168	
DC870	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 597	188	
DC870	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	208	
DC870	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC870	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC870	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC870	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC870	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC870	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC870	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 938	175	
DC870	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 454	195	
DC870	DEFAU LT	4	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	215	
DC870	DEFAU	4	6	Penjanje	Maksimum	ZERO	3 000			

	LT				za penjanje					
DC870	DEFAU LT	4	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC870	DEFAU LT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC870	DEFAU LT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC870	DEFAU LT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC870	DEFAU LT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC870	DEFAU LT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 727	182	
DC870	DEFAU LT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 295	202	
DC870	DEFAU LT	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	222	
DC870	DEFAU LT	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC870	DEFAU LT	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAU LT	5	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC870	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC870	DEFAU LT	5	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC870	DEFAU LT	6	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC870	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC870	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 611	187	
DC870	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 209	207	
DC870	DEFAU	6	5	Ubrzanje	Maksimum	INT		1 000	227	

	LT				za penjanje					
DC870	DEFAU LT	6	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC870	DEFAU LT	6	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAU LT	6	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC870	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC870	DEFAU LT	6	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC870	DEFAU LT	7	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC870	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC870	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 470	192	
DC870	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 103	212	
DC870	DEFAU LT	7	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	232	
DC870	DEFAU LT	7	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC870	DEFAU LT	7	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAU LT	7	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC870	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

					za penjanj e					
DC870	DEFAU LT	7	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	12				
DC8QN	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12	1 000			
DC8QN	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12		2 055	160	
DC8QN	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	INT		1 541	180	
DC8QN	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	200	
DC8QN	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAU	1	9	Penjanje	Maksi	ZERO	7 500			

	LT				mum za penjanj e					
DC8QN	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijetanje	12				
DC8QN	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijetanje	12	1 000			
DC8QN	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijetanje	12		1 959	164	
DC8QN	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijetanje	INT		1 470	184	
DC8QN	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	204	
DC8QN	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			

DC8QN	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAU LT	3	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	12				
DC8QN	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12	1 000			
DC8QN	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12		1 827	168	
DC8QN	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	INT		1 371	188	
DC8QN	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	208	
DC8QN	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj	ZERO	5 500			

					e					
DC8QN	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAU LT	4	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12				
DC8QN	DEFAU LT	4	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12	1 000			
DC8QN	DEFAU LT	4	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12		1 668	175	
DC8QN	DEFAU LT	4	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	INT		1 251	195	
DC8QN	DEFAU LT	4	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	215	
DC8QN	DEFAU LT	4	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAU LT	4	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAU LT	4	8	Penjanje	Maksi mum za	ZERO	5 500			

					penjanje					
DC8QN	DEFAULT	4	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	4	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	5	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	12				
DC8QN	DEFAULT	5	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	5	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	12		1 491	182	
DC8QN	DEFAULT	5	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	INT		1 118	202	
DC8QN	DEFAULT	5	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	222	
DC8QN	DEFAULT	5	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	5	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	5	8	Penjanje	Maksimum	ZERO	5 500			

					za penjanj e					
DC8QN	DEFAU LT	5	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAU LT	5	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAU LT	6	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	12				
DC8QN	DEFAU LT	6	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12	1 000			
DC8QN	DEFAU LT	6	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12		1 394	187	
DC8QN	DEFAU LT	6	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	INT		1 046	207	
DC8QN	DEFAU LT	6	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	227	
DC8QN	DEFAU LT	6	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAU LT	6	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAU	6	8	Penjanje	Maksi	ZERO	5 500			

	LT				mum za penjanj e					
DC8QN	DEFAU LT	6	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAU LT	6	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAU LT	7	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	12				
DC8QN	DEFAU LT	7	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12	1 000			
DC8QN	DEFAU LT	7	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	12		1 275	192	
DC8QN	DEFAU LT	7	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	INT		956	212	
DC8QN	DEFAU LT	7	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		900	232	
DC8QN	DEFAU LT	7	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAU LT	7	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		900	250	

DC8QN	DEFAU LT	7	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAU LT	7	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAU LT	7	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC910	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC910	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC910	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		2 296	136	
DC910	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 722	146	
DC910	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	181	
DC910	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC910	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj	ZERO		1 000	250	

					e					
DC910	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC910	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC910	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC910	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC910	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC910	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		2 070	143	
DC910	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 553	153	
DC910	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	188	
DC910	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC910	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksi mum za	ZERO		1 000	250	

					penjanje					
DC910	DEFAULT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC910	DEFAULT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC910	DEFAULT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 901	149	
DC910	DEFAULT	3	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 426	159	
DC910	DEFAULT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	194	
DC910	DEFAULT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	3	7	Ubrzanje	Maksimum	ZERO		1 000	250	

					za penjanj e					
DC910	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC910	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC910	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC930	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC930	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC930	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 741	154	
DC930	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 306	164	
DC930	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	199	
DC930	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC930	DEFAU	1	7	Ubrzanje	Maksi	ZERO		1 000	250	

	LT				mum za penjanj e					
DC930	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC930	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC930	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC930	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC930	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC930	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 559	161	
DC930	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 169	171	
DC930	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	206	
DC930	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			

DC930	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC930	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC930	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC930	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC930	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC930	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 406	168	
DC930	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 055	178	
DC930	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	213	
DC930	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj	ZERO	3 000			

					e					
DC930	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC930	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC930	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC93L W	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC93L W	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC93L W	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 741	154	
DC93L W	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 306	164	
DC93L W	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	199	
DC93L W	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksi mum za	ZERO	3 000			

					penjanje					
DC93LW	DEFAULT	1	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	1	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	1	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	1	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	2	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC93LW	DEFAULT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	2	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 559	161	
DC93LW	DEFAULT	2	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 169	171	
DC93LW	DEFAULT	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	206	
DC93LW	DEFAULT	2	6	Penjanje	Maksimum	ZERO	3 000			

					za penjanj e					
DC93L W	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC93L W	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC93L W	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC93L W	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC93L W	DEFAU LT	3	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC93L W	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC93L W	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 406	168	
DC93L W	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 055	178	
DC93L W	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	213	
DC93L	DEFAU	3	6	Penjanje	Maksi	ZERO	3 000			

W	LT				mum za penjanj e					
DC93L W	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC93L W	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC93L W	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC93L W	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC950	DEFAU LT	1	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC950	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC950	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 983	159	
DC950	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 487	169	
DC950	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INTR		1 000	204	

DC950	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC950	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC950	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC950	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC950	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC950	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC950	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 843	164	
DC950	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 382	174	
DC950	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj	INTR		1 000	209	

					e					
DC950	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC950	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC950	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC950	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC950	DEFAU LT	3	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC950	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC950	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 698	170	
DC950	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 274	180	
DC950	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksi mum za	INTR		1 000	215	

					penjanje					
DC950	DEFAULT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC95HW	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 983	159	
DC95HW	DEFAULT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 487	169	
DC95HW	DEFAULT	1	5	Ubrzanje	Maksimum	INTR		1 000	204	

					za penjanj e					
DC95H W	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC95H W	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC95H W	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC95H W	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC95H W	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC95H W	DEFAU LT	2	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC95H W	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC95H W	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 843	164	
DC95H W	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 382	174	
DC95H	DEFAU	2	5	Ubrzanje	Maksi	INTR		1 000	209	

W	LT				mum za penjanj e					
DC95H W	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC95H W	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC95H W	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC95H W	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC95H W	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC95H W	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC95H W	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC95H W	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 698	170	
DC95H W	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 274	180	

DC95HW	DEFAULT	3	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INTR		1 000	215	
DC95HW	DEFAULT	3	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	3	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	3	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	3	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	3	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC9Q7	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		2 296	136	
DC9Q7	DEFAULT	1	4	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	5		1 722	146	

					nje					
DC9Q7	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	181	
DC9Q7	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAU LT	2	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC9Q7	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC9Q7	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		2 070	143	
DC9Q7	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksi mum za	5		1 553	153	

					uzlijetanje					
DC9Q7	DEFAULT	2	5	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	INT		1 000	188	
DC9Q7	DEFAULT	2	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	7	Ubrzanje	Maksimum za penjanje	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	2	8	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	9	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	10	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	15				
DC9Q7	DEFAULT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	15		1 901	149	
DC9Q7	DEFAULT	3	4	Ubrzanje	Maksimum	5		1 426	159	

					za uzlijeta nje					
DC9Q7	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	194	
DC9Q7	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC9Q9	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC9Q9	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 741	154	
DC9Q9	DEFAU	1	4	Ubrzanje	Maksi	5		1 306	164	

	LT				mum za uzlijeta nje					
DC9Q9	DEFAU LT	1	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	199	
DC9Q9	DEFAU LT	1	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAU LT	1	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAU LT	1	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAU LT	2	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC9Q9	DEFAU LT	2	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC9Q9	DEFAU LT	2	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 559	161	

DC9Q9	DEFAU LT	2	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 169	171	
DC9Q9	DEFAU LT	2	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	206	
DC9Q9	DEFAU LT	2	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAU LT	2	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAU LT	2	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAU LT	2	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAU LT	2	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAU LT	3	1	Uzlijetanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DC9Q9	DEFAU LT	3	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DC9Q9	DEFAU LT	3	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta	15		1 406	168	

					nje					
DC9Q9	DEFAU LT	3	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	5		1 055	178	
DC9Q9	DEFAU LT	3	5	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	INT		1 000	213	
DC9Q9	DEFAU LT	3	6	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAU LT	3	7	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAU LT	3	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAU LT	3	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAU LT	3	10	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DHC6	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	TO				
DHC6	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	TO	1 000			
DHC6	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksi mum za	TO		952	98	

					uzlijetanje					
DHC6	DEFAULT	1	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DHC6	DEFAULT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DHC6	DEFAULT	1	6	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	7 500			
DHC6	DEFAULT	1	7	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	10 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	1	Uzlijetanje	Maksimum za uzlijetanje	TO				
DHC6QP	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO	1 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	3	Ubrzanje	Maksimum za uzlijetanje	TO		952	98	
DHC6QP	DEFAULT	1	4	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	3 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	5	Penjanje	Maksimum za penjanje	ZERO	5 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	6	Penjanje	Maksimum	ZERO	7 500			

					za penjanj e					
DHC6Q P	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			
DHC7	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	25				
DHC7	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	25	1 000			
DHC7	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	25		933	102	
DHC7	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	10		700	122	
DHC7	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DHC7	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		700	160	
DHC7	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DHC7	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DHC7	DEFAU	1	9	Penjanje	Maksi	ZERO	10 000			

	LT				mum za penjanj e					
DHC8	DEFAU LT	1	1	Uzlijetan je	Maksi mum za uzlijeta nje	15				
DHC8	DEFAU LT	1	2	Penjanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15	1 000			
DHC8	DEFAU LT	1	3	Ubrzanje	Maksi mum za uzlijeta nje	15		1 491	110	
DHC8	DEFAU LT	1	4	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	5		1 119	125	
DHC8	DEFAU LT	1	5	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	3 000			
DHC8	DEFAU LT	1	6	Ubrzanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO		1 119	165	
DHC8	DEFAU LT	1	7	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	5 500			
DHC8	DEFAU LT	1	8	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	7 500			
DHC8	DEFAU LT	1	9	Penjanje	Maksi mum za penjanj e	ZERO	10 000			

Tabela I-4 (4. dio)

Uobičajeni proceduralni koraci pri odletu

ACFTID	Oznaka profila (Profile_ID)	Dalji na faze	Broj koraka	Tip koraka	Režim rada motora	Zakrilca (Flap_ID)	Visina krajnje tačke (ft)	Stopa penjanja (ft/min)	Kalibrisana brzina leta u krajnjoj tački (kt)	Procenat ubrzanja (Accelerate_Percent) (%)
DHC830	DEFAULT	1	1	Penjanje	Maksimalno za uzlijetanje	10				
DHC830	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimalno za uzlijetanje	10	1 000			
DHC830	DEFAULT	1	3	Ubrzanje	Maksimalno za uzlijetanje	10		1 280	122	
DHC830	DEFAULT	1	4	Ubrzanje	Maksimalno za penjanje	5		960	137	
DHC830	DEFAULT	1	5	Penjanje	Maksimalno za penjanje	ZERO	3 000			
DHC830	DEFAULT	1	6	Ubrzanje	Maksimalno za penjanje	ZERO		960	179	
DHC830	DEFAULT	1	7	Penjanje	Maksimalno za penjanje	ZERO	5 500			
DHC830	DEFAULT	1	8	Penjanje	Maksimalno za penjanje	ZERO	7 500			
DHC830	DEFAULT	1	9	Penjanje	Maksimalno za penjanje	ZERO	10 000			
DO228	DEFAULT	1	1	Penjanje	Maksimalno za uzlijetanje	FLAP S1				
DO228	DEFAULT	1	2	Ubrzanje	Maksimalno za uzlijetanje	FLAP S1		1 000	101	

DO228	DEFAU LT	1	3	Penja nje	Maksimu m za uzlijetanje	ZERO	1 000			
DO228	DEFAU LT	1	4	Ubrza nje	Maksimu m za penjanje	ZERO		1 000	122	
DO228	DEFAU LT	1	5	Penja nje	Maksimu m za penjanje	ZERO	2 000			
DO228	DEFAU LT	1	6	Penja nje	Maksimu m za penjanje	ZERO	4 000			
DO228	DEFAU LT	1	7	Penja nje	Maksimu m za penjanje	ZERO	6 000			
DO228	DEFAU LT	1	8	Penja nje	Maksimu m za penjanje	ZERO	8 000			
DO228	DEFAU LT	1	9	Penja nje	Maksimu m za penjanje	ZERO	10 00 0			
DO328	DEFAU LT	1	1	Penja nje	Maksimu m za uzlijetanje	F12-D				
DO328	DEFAU LT	1	2	Ubrza nje	Maksimu m za uzlijetanje	F12-D		1 000	120	
DO328	DEFAU LT	1	3	Penja nje	Maksimu m za uzlijetanje	ZERO	1 000			
DO328	DEFAU LT	1	4	Ubrza nje	Maksimu m za uzlijetanje	ZERO		1 000	130	
DO328	DEFAU LT	1	5	Penja nje	Maksimu m za penjanje	ZERO	2 000			
DO328	DEFAU LT	1	6	Penja nje	Maksimu m za penjanje	ZERO	4 000			
DO328	DEFAU LT	1	7	Penja nje	Maksimu m za penjanje	ZERO	6 000			
DO328	DEFAU LT	1	8	Penja nje	Maksimu m za penjanje	ZERO	8 000			
DO328	DEFAU LT	1	9	Penja nje	Maksimu m za	ZERO	10 00 0			

					penjanje					
ECLIPS E500	DEFAULT	1	1	Penjanje	Maksimalna uzlijetanje	TO_DN				
ECLIPS E500	DEFAULT	1	2	Penjanje	Maksimalna uzlijetanje	TO_DN	200			
ECLIPS E500	DEFAULT	1	3	Penjanje	Maksimalna uzlijetanje	TO_UP	400			
ECLIPS E500	DEFAULT	1	4	Ubrzanje	Maksimalna penjanje	UP_UP		1 972,9	114	
ECLIPS E500	DEFAULT	1	5	Ubrzanje	Maksimalna penjanje	UP_UP		2 153,3	130,7	
ECLIPS E500	DEFAULT	1	6	Ubrzanje	Maksimalna penjanje	UP_UP		2 276	145,3	
ECLIPS E500	DEFAULT	1	7	Ubrzanje	Maksimalna penjanje	UP_UP		2 313,3	158,2	
ECLIPS E500	DEFAULT	1	8	Ubrzanje	Maksimalna penjanje	UP_UP		2 288,2	170	
ECLIPS E500	DEFAULT	1	9	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	6 000			
ECLIPS E500	DEFAULT	1	10	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	8 000			
ECLIPS E500	DEFAULT	1	11	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	10 000			
ECLIPS E500	DEFAULT	2	1	Penjanje	Maksimalna uzlijetanje	TO_DN				
ECLIPS E500	DEFAULT	2	2	Penjanje	Maksimalna uzlijetanje	TO_DN	200			
ECLIPS E500	DEFAULT	2	3	Penjanje	Maksimalna uzlijetanje	TO_UP	400			
ECLIPS E500	DEFAULT	2	4	Ubrzanje	Maksimalna penjanje	UP_UP		1 803,3	114,8	
ECLIPS E500	DEFAULT	2	5	Ubrzanje	Maksimalna penjanje	UP_UP		1 971,7	131,2	

E500	LT			nje	m za P penjanje					
ECLIPS E500	DEFAU LT	2	6	Ubrza nje	Maksimu m za P penjanje	UP_U P		2 087,6	145,6	
ECLIPS E500	DEFAU LT	2	7	Ubrza nje	Maksimu m za P penjanje	UP_U P		2 124,1	158,4	
ECLIPS E500	DEFAU LT	2	8	Ubrza nje	Maksimu m za P penjanje	UP_U P		2 102,8	170	
ECLIPS E500	DEFAU LT	2	9	Penja nje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_U P	6 000			
ECLIPS E500	DEFAU LT	2	10	Penja nje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_U P	8 000			
ECLIPS E500	DEFAU LT	2	11	Penja nje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_U P	10 000			
ECLIPS E500	DEFAU LT	3	1	Penja nje	Maksimu m za uzlijetanje	TO_D N				
ECLIPS E500	DEFAU LT	3	2	Penja nje	Maksimu m za uzlijetanje	TO_D N	200			
ECLIPS E500	DEFAU LT	3	3	Penja nje	Maksimu m za uzlijetanje	TO_U P	400			
ECLIPS E500	DEFAU LT	3	4	Ubrza nje	Maksimu m za penjanje	UP_U P		1 760,4	115	
ECLIPS E500	DEFAU LT	3	5	Ubrza nje	Maksimu m za penjanje	UP_U P		1 926,2	131,4	
ECLIPS E500	DEFAU LT	3	6	Ubrza nje	Maksimu m za penjanje	UP_U P		2 039,6	145,7	
ECLIPS E500	DEFAU LT	3	7	Ubrza nje	Maksimu m za penjanje	UP_U P		2 075,3	158,4	
ECLIPS E500	DEFAU LT	3	8	Ubrza nje	Maksimu m za penjanje	UP_U P		2 054,5	170	
ECLIPS E500	DEFAU LT	3	9	Penja nje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_U P	6 000			

ECLIPS E500	DEFAULT	3	10	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	8 000			
ECLIPS E500	DEFAULT	3	11	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	10 000			
ECLIPS E500	HI_ALT	1	1	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO_DN				
ECLIPS E500	HI_ALT	1	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO_DN	200			
ECLIPS E500	HI_ALT	1	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO_UP	400			
ECLIPS E500	HI_ALT	1	4	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 798,3	113,9	
ECLIPS E500	HI_ALT	1	5	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 951,8	130,7	
ECLIPS E500	HI_ALT	1	6	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		2 043,9	145,3	
ECLIPS E500	HI_ALT	1	7	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		2 054,7	158,2	
ECLIPS E500	HI_ALT	1	8	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 998,7	170	
ECLIPS E500	HI_ALT	1	9	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	6 000			
ECLIPS E500	HI_ALT	1	10	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	8 000			
ECLIPS E500	HI_ALT	1	11	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	10 000			
ECLIPS E500	HI_ALT	2	1	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO_DN				
ECLIPS E500	HI_ALT	2	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO_DN	200			
ECLIPS E500	HI_ALT	2	3	Penjanje	Maksimum za	TO_UP	400			

					uzlijetanje					
ECLIPS E500	HI_ALT	2	4	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 637	114,8	
ECLIPS E500	HI_ALT	2	5	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 780,8	131,2	
ECLIPS E500	HI_ALT	2	6	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 868,3	145,6	
ECLIPS E500	HI_ALT	2	7	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 880,3	158,4	
ECLIPS E500	HI_ALT	2	8	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 838,2	170	
ECLIPS E500	HI_ALT	2	9	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	6 000			
ECLIPS E500	HI_ALT	2	10	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	8 000			
ECLIPS E500	HI_ALT	2	11	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP	10 000			
ECLIPS E500	HI_ALT	3	1	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO_DN				
ECLIPS E500	HI_ALT	3	2	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO_DN	200			
ECLIPS E500	HI_ALT	3	3	Penjanje	Maksimum za uzlijetanje	TO_UP	400			
ECLIPS E500	HI_ALT	3	4	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 595,5	115	
ECLIPS E500	HI_ALT	3	5	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 736,8	131,4	
ECLIPS E500	HI_ALT	3	6	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 823,1	145,6	
ECLIPS E500	HI_ALT	3	7	Ubrzanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_UP		1 835,6	158,4	
ECLIPS E500	HI_ALT	3	8	Ubrzanje	Smanjeni	UP_UP		1 794,8	170	

E500				nje	potisak za penjanje	P					
ECLIPS E500	HI_ALT	3	9	Penjanje	Smanjeni potisak za penjanje	UP_U P	6 000				

Tabela I-5

Unaprijed date fiksne tačke profila

ACF TID	Opis	Tip motora	Broj motor a	Klasifikacija po masi	Kategorija vlasnika	MG TO W (lb)	M GL W (lb)	Najveća daljina za slijetanje (ft)	Najveća nivo statičkog potiska na nivou mora (lb)	Poglavljeno buci	NP D oznaka (NPD_ID)	Parametar snage	Oznaka spektralne klase za prilaz	Oznaka spektralne klase za odljet	Oznaka lateralne usmjerenosti
1900 D	Beech 1900D/PT6A67	Turboliselni	2	Veliki	Komercijalni	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Elisa
707	Boeing 707-120/JT3C	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Krilo
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Krilo
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Krilo
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Krilo
717200	Boeing 717-200/BR	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Trup

	715														
720	Boeing 720/JT3C	Mlazni	4	Velikii	Komercijalni	223500	155600	4871	10120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Krilo
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Mlazni	4	Velikii	Komercijalni	234000	175000	5717	18000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Krilo
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	169500	142500	4867	14000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	217600	163300	5571	11895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	208000	169000	4922	15500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	208000	169000	5444	16000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	169500	142500	4867	14000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Trup
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	208000	169000	4922	15500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	208000	169000	4922	15500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	169500	142500	4867	14000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	191000	160000	5444	14500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Mlazni	3	Velikii	Komercijalni	169000	142500	448	15380	3	TA Y651	CNT (lb)	201	101	Trup
737	Boeing 737/JT8	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	109000	98000	3900	14500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Krilo

	D-9				lni						W				
737300	Boeing 737-300/CF M56-3B-1	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	135000	114000	4580	20000	3	CF M563	CNT (lb)	202	102	Krilo
7373B2	Boeing 737-300/CF M56-3B-2	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	139500	114000	4580	22000	3	CF M563	CNT (lb)	202	102	Krilo
737400	Boeing 737-400/CF M56-3C-1	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	150000	124000	5062	23500	3	CF M563	CNT (lb)	202	102	Krilo
737500	Boeing 737-500/CF M56-3C-1	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	133500	111000	4551	20000	3	CF M563	CNT (lb)	202	102	Krilo
737700	Boeing 737-700/CF M56-7B24	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	154500	129200	4445	24000	3	CF 567B	CNT (lb)	203	104	Krilo
737800	Boeing 737-800/CF M56-7B26	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	174200	146300	5435	26300	3	CF 567B	CNT (lb)	203	104	Krilo
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	124000	107000	4244	16000	2	2JT 8QW	CNT (lb)	201	101	Krilo
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	124000	107000	4244	16000	3	2JT 8DN	CNT (lb)	202	104	Krilo
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW	Mlazni	2	Velikii	Komercijalni	109000	98000	3900	14500	3	2JT 8DN	CNT (lb)	202	104	Krilo

	Hushkit														
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	109000	98000	3900	14500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Krilo
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	733000	516600	5727	33042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Krilo
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	733000	564000	6200	45500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Krilo
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	775000	564000	6200	45500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Krilo
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	785000	564000	6200	46300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Krilo
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	800000	630000	6200	53000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Krilo
747400	Boeing 747-400/PW4056	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	875000	652000	6989	56800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Krilo
7478	Boeing 747-8F/GENx-2B67	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	987000	757000	7900	68000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Krilo
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	702000	475000	5911	45500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Krilo
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	275000	224000	5651	43100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Krilo
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	255000	210000	4790	38300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Krilo
757RR	Boeing 757-200/RB211-	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	255000	210000	4640	40100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Krilo

	535E4														
767300	Boeing 767-300/PW4060	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	407000	320000	4710	60000	3	2CF680	CNT(lb)	203	103	Krilo
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	450000	340000	6000	58685	3	CF680C	CNT(lb)	205	102	Krilo
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	315500	270000	4700	48000	3	2CF680	CNT(lb)	203	103	Krilo
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	351000	270000	4744	48000	3	2CF680	CNT(lb)	203	103	Krilo
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	656000	470000	4450	90000	3	GE90	CNT(lb)	205	105	Krilo
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	660000	524000	6012	77000	0	TR ENT8	CNT(lb)	203	105	Krilo
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	775000	554000	5805	115000	3	GE9015	CNT(lb)	204	107	Krilo
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	502500	380000	5090	70000	4	T1KBFP	CNT(lb)	205	103	Krilo
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	378533	308647	4735	58000	3	PW4158	CNT(lb)	202	103	Krilo
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	364000	295000	5367	52500	3	2CF650	CNT(lb)	203	103	Krilo

A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	346126	273373	4682	53500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Krilo
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	166449	137789	4364	22000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Krilo
A320-211	Airbus A320-211/CFM56-5A1	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	169756	142198	4753	25000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Krilo
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	169756	145505	4917	26500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Krilo
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	196211	166449	5587	30000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Krilo
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80E1A2	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	478400	383604	5966	67500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Krilo
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Mlazni	2	Teški	Komercijalni	513677	412264	5512	71100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Krilo
A340-211	Airbus A340-211/CFM56-5C2	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	573200	399036	5900	31200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Krilo
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	804687	564383	6919	56000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Krilo
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Mlazni	4	Teški	Komercijalni	1254430	862007	6752	70000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Krilo
A380	Airbus	Mlazni	4	Teški	Kom	125	862	683	70	4	GP	CNT	206	105	Krilo

-861	A380-861/EA GP7270	ni			ercija lni	4 43 0	00 7	7	000		727 0	(lb)			
BAC 111	BAC 111/SPE Y MK511- 14	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	89 6 00	82 000	4 44 9	11 400	2	2JT 8D	CNT (lb)	201	101	Trup
BAE 146	BAe 146- 200/ALF 502R-5	Mlaz ni	4	Velik ii	Kom ercija lni	93 0 00	81 000	3 77 0	6 9 70	3	AL 502 R	CNT (lb)	206	108	Krilo
BAE 300	BAe 146- 300/ALF 502R-5	Mlaz ni	4	Velik ii	Kom ercija lni	97 5 00	84 500	3 96 0	6 9 70	3	AL 502 R	CNT (lb)	206	108	Krilo
BEC5 8P	Raytheo n BARON 58P/TS1 0-520-L	Klip ni	2	Mali	Opšte avion stvo	6 10 0	6 1 00	2 73 3	779	0	TSI O5 2	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	215	109	Elisa
CIT3	Cessna Citation III/TFE7 31-3- 100S	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	20 0 00	17 000	2 77 0	3 6 50	3	TF 731 3	CNT (lb)	216	113	Trup
CL60 0	Canadair CL- 600/ALF 502L	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	36 0 00	33 000	3 30 0	7 5 00	3	AL 502 L	CNT (lb)	216	113	Trup
CL60 1	Canadair CL- 601/CF3 4-3A	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	43 1 00	36 000	3 55 0	9 2 20	3	CF 34	CNT (lb)	216	113	Trup
CNA 172	Cessna 172R/Ly coming IO-360- L2A	Klip ni	1	Mali	Opšte avion stvo	2 45 0	2 4 50	1 69 5	436	0	IO 360 L	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	215	109	Elisa
CNA 182	Cessna 182H/Co ntinental O-470-R	Klip ni	1	Mali	Opšte avion stvo	2 80 0	2 8 00	1 54 4	965	2	O4 70 R	CNT (lb)	215	113	Elisa
CNA 206	Cessna 206H/Ly	Klip ni	1	Mali	Opšte avion	3 60 0	3 6 00	1 88 0	798	0	IO 540	Drugo (RPM)	215	109	Elisa

	coming IO-540- AC				stvo										
CNA 208	Cessna 208/PT6 A-114	Turb oelis ni	1	Mali	Opšte avion stvo	8 75 0	8 5 00	1 74 0	2 3 00	3	PT 6A 114	CNT (lb)	210	109	Elisa
CNA 20T	Cessna T206H/ Lycomin g TIO- 540- AJ1A	Klip ni	1	Mali	Opšte avion stvo	3 60 0	3 6 00	1 88 0	825	0	TI O5 40	Drugo (RPM)	215	109	Elisa
CNA 441	Cessna CONQU EST II /TPE331 -8	Turb oelis ni	2	Mali	Kom ercija lni	9 90 0	9 4 00	1 93 9	1 5 35	0	TP E3 31	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	210	111	Elisa
CNA 500	Cessna Citation II/JT15D -4	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	14 7 00	14 000	3 05 0	2 5 00	3	JT1 5D 1	CNT (lb)	216	113	Trup
CNA 510	Cessna Mustang Model 510/PW 615F	Mlaz ni	2	Mali	Kom ercija lni	8 64 5	7 2 00	3 01 0	1 4 66	0	PW 615 F	CNT (lb)	203	113	Trup
CNA 525C	Cessna Citation CJ4 525 C /FJ44- 4A	Mlaz ni	2	Mali	Kom ercija lni	16 9 50	15 500	3 01 0	3 6 00	4	FJ4 4-4	CNT (lb)	235	136	Trup
CNA 55B	Cessna 550 Citation Bravo/P W530A	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	14 8 00	13 500	3 01 0	2 8 63	0	PW 530 A	CNT (lb)	203	113	Trup
CNA 560E	Cessna Citation Encore 560/PW 535A	Mlaz ni	2	Mali	Kom ercija lni	16 3 00	13 680	3 00 0	3 3 13	3	2P W5 35	CNT (lb)	238	138	Trup
CNA 560U	Cessna Citation Ultra 560/JT1 5D-5D	Mlaz ni	2	Mali	Kom ercija lni	16 3 00	13 680	2 70 0	3 0 29	3	2J1 55 D	CNT (lb)	237	113	Trup
CNA	Cessna	Mlaz	2	Mali	Kom	20 0	16	3 00	3 8	3	PW	CNT	238	137	Trup

560XL	Citation Excel 560/PW 545A	ni			ercija lni	00	830	0	24		545 A	(lb)			
CNA 680	Cessna Citation Sovereign 680/PW 306C	Mlaz ni	2	Mali	Kom ercija lni	30 0 00	24 390	3 01 0	5 7 49	3	PW 306 C	CNT (lb)	236	136	Trup
CNA 750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007 C	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	35 7 00	31 800	3 50 0	6 4 07	3	AE 300 C	CNT (lb)	202	105	Trup
CON CRD	Concord e/OLY5 93	Mlaz ni	4	Teški	Kom ercija lni	400 000	245 00 0	10 6 00	38 100	0	OL Y5 93	CNT (lb)	206	106	Krilo
CRJ9 -ER	Bombar dier CL- 600- 2D15/C L-600- 2D24/C F34-8C5	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	82 5 00	73 500	5 77 9	13 525	3	CF 348 C5	CNT (lb)	216	113	Trup
CRJ9 -LR	Bombar dier CL- 600- 2D15/C L-600- 2D24/C F34-8C5	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	84 5 00	75 100	5 68 0	13 525	3	CF 348 C5	CNT (lb)	216	113	Trup
CVR 580	Convair CV- 580/AL L 501- D15	Turb oelis ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	58 0 00	52 000	4 25 6	8 1 00	0	501 D1 3	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	214	112	Elisa
DC10 10	McDonn ell Douglas DC10- 10/CF6- 6D	Mlaz ni	3	Teški	Kom ercija lni	455 000	363 00 0	5 82 0	40 000	3	CF 66 D	CNT (lb)	203	101	Krilo
DC10 30	McDonn ell	Mlaz ni	3	Teški	Kom ercija	572 000	403 00	5 41 8	53 200	3	CF 66	CNT (lb)	203	101	Krilo

	Douglas DC10- 30/CF6- 50C2				lni		0				D				
DC10 40	McDonnell Douglas DC10- 40/JT9D -20	Mlaz ni	3	Teški	Komercija lni	555 000	403 000	6 02 0	49 400	3	CF 66 D	CNT (lb)	203	101	Krilo
DC3	Douglas DC- 3/R1820 -86	Klip ni	2	Veliki	Komercija lni	28 0 00	24 500	2 22 2	3 1 20	0	2R 280 0	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	213	110	Elisa
DC6	Douglas DC- 6/R2800 -CB17	Klip ni	4	Veliki	Komercija lni	106 000	95 000	3 01 0	4 1 80	0	4R 280 0	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	213	110	Elisa
DC82 0	Douglas DC-8- 20/JT4A	Mlaz ni	4	Teški	Komercija lni	317 600	194 40 0	6 52 7	11 850	1	JT4 A	CNT (lb)	208	107	Krilo
DC85 0	Douglas DC-8- 50/JT3D -3B	Mlaz ni	4	Teški	Komercija lni	325 000	240 00 0	5 40 0	18 000	1	JT3 D	CNT (lb)	208	107	Krilo
DC86 0	Douglas DC-8- 60/JT3D -7	Mlaz ni	4	Teški	Komercija lni	355 000	275 00 0	5 31 0	19 000	1	JT3 D	CNT (lb)	208	107	Krilo
DC87 0	Douglas DC-8- 70/CFM 56-2C-5	Mlaz ni	4	Teški	Komercija lni	355 000	258 00 0	6 50 0	22 000	3	CF M5 62	CNT (lb)	206	106	Krilo
DC8 QN	Douglas DC-8- 60/JT8D -7QN	Mlaz ni	4	Teški	Komercija lni	355 000	275 00 0	5 31 0	19 000	2	JT3 DQ	CNT (lb)	208	106	Krilo
DC91 0	McDonnell Douglas DC-9- 10/JT8D -7	Mlaz ni	2	Veliki	Komercija lni	90 7 00	81 700	5 03 0	14 000	1	2JT 8D	CNT (lb)	201	101	Trup

DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Trup
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Trup
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Mlazni	2	Veliki	Komercijalni	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DHC6	De Havilland DASH 6/PT6A-27	Turbolazni	2	Mali	Komercijalni	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% maksimalnog statičkog	210	109	Elisa

												potiska)			
DHC 6QP	De Havillan d DASH 6/PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turb oelis ni	2	Mali	Komercija lni	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RA IS QP	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	210	109	Elisa
DHC 7	De Havillan d DASH 7/PT6A-50	Turb oelis ni	4	Velik ii	Komercija lni	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT 6A 50	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	213	112	Elisa
DHC 8	Bombardier de Havillan d DASH 8-100/PW 121	Turb oelis ni	2	Velik ii	Komercija lni	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW 120	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	213	112	Elisa
DHC 830	Bombardier de Havillan d DASH 8-300/PW 123	Turb oelis ni	2	Velik ii	Komercija lni	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW 120	CNT (% maksimalnog statičkog potiska)	213	112	Elisa
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turb oelis ni	2	Velik ii	Komercija lni	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TP E3 31-5	CNT (lb)	216	110	Elisa
DO328	Dornier 328-100/PW 119C	Turb oelis ni	2	Velik ii	Komercija lni	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW 119 C	CNT (lb)	214	109	Elisa
ECLIPSE500	Eclipse 500/PW 610F	Mlaz ni	2	Mali	Opšte avion stvo	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW 610 F	CNT (lb)	201	103	Trup
EMB 120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turb oelis ni	2	Velik ii	Komercija lni	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EP W1 18	CNT (lb)	213	109	Elisa
EMB	Embraer	Mlaz	2	Velik	Kom	45 4	41	4 23	7 5	3	AE	CNT	216	113	Trup

145	145 ER/Allison AE3007	ni		ii	ercija lni	20	230	2	00		300 7	(lb)			
EMB 14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007 A1	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	48 5 00	42 550	4 23 2	7 5 00	3	AE 300 7	CNT (lb)	216	113	Trup
EMB 170	Embraer ERJ170- 100	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	82 0 12	72 312	4 02 9	13 800	3	CF 348 E	CNT (lb)	216	113	Krilo
EMB 175	Embraer ERJ170- 200	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	85 5 17	74 957	4 13 0	13 800	3	CF 348 E	CNT (lb)	216	113	Krilo
EMB 190	Embraer ERJ190- 100	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	114 199	97 003	4 08 1	18 500	3	CF 341 0E	CNT (lb)	205	105	Krilo
EMB 195	Embraer ERJ190- 200	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	115 280	100 97 2	4 18 3	18 500	3	CF 341 0E	CNT (lb)	205	105	Krilo
F100 62	Fokker 100/TA Y 620- 15	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	95 0 00	85 500	4 56 0	13 900	3	TA Y6 20	CNT (lb)	201	101	Trup
F100 65	Fokker 100/TA Y 650- 15	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	98 0 00	88 000	4 70 4	15 100	3	TA Y6 50	CNT (lb)	201	101	Trup
F28M K2	Fokker F-28- 2000/RB 183MK5 55	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	65 0 00	59 000	3 54 0	9 8 50	2	RB 183	CNT (lb)	216	104	Trup
F28M K4	Fokker F-28- 4000/RB 183MK5 55	Mlaz ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	73 0 00	64 000	3 54 6	9 9 00	2	RB 183 P	CNT (lb)	216	104	Trup
FAL2 0	Dassault FALCO N 20/CF70 0-2D-2	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	28 7 00	27 300	2 49 0	4 5 00	2	CF 700	CNT (lb)	203	113	Trup
GII	Gulfstre am GII/SPE	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	64 8 00	58 500	3 20 0	11 400	2	SP EY HK	CNT (lb)	216	104	Trup

	Y 511-8														
GIIB	Gulfstream GIIB/GI II — SPEY 511-8	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	69 7 00	58 500	3 25 0	11 400	2	SP EY HK	CNT (lb)	216	104	Trup
GIV	Gulfstream GIV- SP/TAY 611-8	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	74 6 00	66 000	3 19 0	13 850	3	TA YG IV	CNT (lb)	203	113	Trup
GV	Gulfstream GV/BR 710	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	90 5 00	75 300	2 76 0	14 750	3	BR 710	CNT (lb)	205	105	Trup
HS74 8A	Hawker Siddeley HS- 748/DART MK532- 2	Turb oelis ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	46 5 00	43 000	3 36 0	5 1 50	2	RD A5 32	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	212	110	Elisa
IA11 25	IAI- 1125 ASTRA/ TFE731- 3A	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	23 5 00	20 700	3 68 9	3 7 00	3	TF 731 3	CNT (lb)	216	113	Trup
L101 1	Lockheed Martin L- 1011/RB 211-22B	Mlaz ni	3	Teški	Kom ercija lni	430 000	358 00 0	5 69 3	42 000	3	RB 211 2	CNT (lb)	203	101	Krilo
L101 15	Lockheed Martin L-1011- 500/RB2 11-224B	Mlaz ni	3	Teški	Kom ercija lni	510 000	368 00 0	6 80 0	50 000	3	RB 211 2	CNT (lb)	203	101	Krilo
L188	Lockheed L- 188C/ALL 501- D13	Turb oelis ni	4	Velik ii	Kom ercija lni	116 000	98 100	4 96 0	8 0 00	0	T5 6A 7	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	214	112	Elisa
LEA R25	Learjet 25/CJ61 0-8	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	15 0 00	13 500	2 62 0	2 9 50	2	CJ 610	CNT (lb)	202	113	Trup
LEA R35	Learjet 36/TFE7	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion	18 3 00	15 300	3 07 6	3 5 00	3	TF 731	CNT (lb)	216	113	Trup

	31-2				stvo						2				
MD1 1GE	McDonnell Douglas MD- 11/CF6- 80C2D1 F	Mlaz ni	3	Teški	Komercijalni	682 400	433 300	5 13 1	61 500	3	2C F6 8D	CNT (lb)	203	103	Krilo
MD1 1PW	McDonnell Douglas MD- 11/PW 4460	Mlaz ni	3	Teški	Komercijalni	682 400	433 300	4 68 1	60 000	3	PW 446 0	CNT (lb)	203	103	Krilo
MD8 1	McDonnell Douglas MD- 81/JT8D -209	Mlaz ni	2	Veliki	Komercijalni	140 000	128 000	4 86 0	19 300	3	2JT 8D 2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD8 2	McDonnell Douglas MD- 82/JT8D -217A	Mlaz ni	2	Veliki	Komercijalni	149 500	130 000	4 92 0	20 900	3	2JT 8D 2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD8 3	McDonnell Douglas MD- 83/JT8D -219	Mlaz ni	2	Veliki	Komercijalni	160 000	139 500	5 20 0	21 700	3	2JT 8D 2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD9 025	McDonnell Douglas MD- 90/V252 5-D5	Mlaz ni	2	Veliki	Komercijalni	156 000	142 000	3 00 0	25 000	3	V2 525	CNT (lb)	205	105	Trup
MD9 028	McDonnell Douglas MD- 90/V252 8-D5	Mlaz ni	2	Veliki	Komercijalni	156 000	142 000	3 00 0	28 000	3	V2 525	CNT (lb)	205	105	Trup
MU3 001	Mitsubishi MU300- 10 Diamond	Mlaz ni	2	Veliki	Opšte avionsvo	14 1 00	13 200	2 80 0	2 5 00	3	JT1 5D 5	CNT (lb)	203	113	Trup

	d II/JT15D -5														
PA28	Piper Warrior PA-28- 161/O- 320- D3G	Klip ni	1	Mali	Opšte avion stvo	2 32 5	2 3 25	1 69 5	400	0	O3 20 D3	Drugo (RPM)	213	113	Elisa
PA30	Piper Twin Comanc he PA- 30/IO- 320- B1A	Klip ni	2	Mali	Opšte avion stvo	3 60 0	3 6 00	1 65 4	777	0	IO 320 B	CNT (lb)	213	113	Elisa
PA31	Piper Navajo Chieftai n PA-31- 350/TIO -5	Klip ni	2	Mali	Opšte avion stvo	7 00 0	7 0 00	1 85 0	1 4 81	0	TI O5 42	Drugo (RPM)	213	109	Elisa
PA42	Piper PA- 42/PT6A -41	Turb oelis ni	2	Mali	Opšte avion stvo	11 2 00	10 330	3 30 0	1 8 00	3	PT 6A 41	CNT (lb)	213	109	Elisa
SAB R80	NA Sabrelin er 80	Mlaz ni	2	Velik ii	Opšte avion stvo	33 7 20	27 290	2 49 0	3 9 62	2	CF 700	CNT (lb)	203	113	Trup
SD33 0	Short SD3- 30/PT6A -45AR	Turb oelis ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	22 9 00	22 600	3 65 0	2 6 70	3	PT 6A 45	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	211	109	Elisa
SF34 0	Saab SF340B/ CT7-9B	Turb oelis ni	2	Velik ii	Kom ercija lni	27 3 00	26 500	3 47 0	4 0 67	3	CT 75	CNT (% maksim alnog statičko g potiska)	211	110	Elisa

Tabela I-6

Unaprijed date mase

ACFTID	Daljina faze	Masa (lb)
1900D	1	15 500
1900D	2	16 950
707	1	175 000
707	2	185 000
707	3	200 000
707	4	220 000
707	5	245 000
707	6	257 000
707120	1	175 000
707120	2	185 000
707120	3	200 000
707120	4	220 000
707120	5	245 000
707120	6	257 000
707320	1	214 000
707320	2	228 000
707320	3	240 000
707320	4	260 000
707320	5	286 000
707320	6	312 000
707320	7	330 000
707QN	1	214 000
707QN	2	228 000
707QN	3	240 000
707QN	4	260 000
707QN	5	286 000
707QN	6	312 000
707QN	7	330 000
717200	1	94 900
717200	2	99 700
717200	3	104 900
717200	4	110 400
717200	5	112 700
717200	6	121 000
720	1	145 000
720	2	155 000
720	3	165 000
720	4	180 000

720	5	190 000
720B	1	165 000
720B	2	175 000
720B	3	185 000
720B	4	200 000
720B	5	210 000
727100	1	136 000
727100	2	143 000
727100	3	150 000
727100	4	158 000
727200	1	152 000
727200	2	163 000
727200	3	174 000
727200	4	185 000
727D15	1	156 000
727D15	2	164 000
727D15	3	175 000
727D15	4	189 000
727D15	5	204 000
727D17	1	157 000
727D17	2	169 000
727D17	3	180 000
727D17	4	189 000
727EM1	1	136 000
727EM1	2	143 000
727EM1	3	150 000
727EM1	4	158 000
727EM2	1	156 000
727EM2	2	164 000
727EM2	3	175 000
727EM2	4	189 000
727EM2	5	204 000
727Q15	1	156 000
727Q15	2	164 000
727Q15	3	175 000
727Q15	4	189 000
727Q15	5	204 000
727Q7	1	136 000
727Q7	2	143 000

727Q7	3	150 000
727Q7	4	158 000
727Q9	1	156 000
727Q9	2	168 000
727Q9	3	180 000
727Q9	4	191 000
727QF	1	136 000
727QF	2	143 000
727QF	3	150 000
727QF	4	158 000
737	1	82 000
737	2	85 000
737	3	92 000
737	4	100 000
737300	1	108 800
737300	2	114 100
737300	3	119 900
737300	4	131 800
7373B2	1	108 800
7373B2	2	114 100
7373B2	3	119 900
7373B2	4	131 800
7373B2	M	139 500
737400	1	115 800
737400	2	121 400
737400	3	127 700
737400	4	138 200
737400	M	150 000
737500	1	103 400
737500	2	108 500
737500	3	114 100
737500	4	125 700
737500	5	126 900
737500	M	128 500
737700	1	120 000
737700	2	125 000
737700	3	130 300
737700	4	141 100
737700	5	154 400

737700	6	154 500
737800	1	133 300
737800	2	139 200
737800	3	145 500
737800	4	156 700
737800	5	167 600
737800	6	172 300
▼M6		
7378MAX	1	140 000
7378MAX	2	144 600
7378MAX	3	149 600
7378MAX	4	159 300
7378MAX	5	171 300
7378MAX	6	174 500
7378MAX	M	181 200
A350-941	1	421 680
A350-941	2	433 189
A350-941	3	445 270
A350-941	4	466 326
A350-941	5	493 412
A350-941	6	522 377
A350-941	7	552 871
A350-941	8	585 147
A350-941	M	606 271
ATR72	1	44 750
ATR72	2	47 620
ATR72	3	50 710
737D17	1	90 000
737D17	2	95 000
737D17	3	100 000
737D17	4	105 000
737N17	1	90 000
737N17	2	95 000
737N17	3	100 000
737N17	4	105 000
737N9	1	82 000
737N9	2	85 000
737N9	3	92 000
737N9	4	100 000

737QN	1	82 000
737QN	2	85 000
737QN	3	92 000
737QN	4	100 000
747100	1	475 000
747100	2	495 000
747100	3	520 000
747100	4	550 000
747100	5	625 000
747100	6	635 000
74710Q	1	475 000
74710Q	2	495 000
74710Q	3	520 000
74710Q	4	550 000
74710Q	5	625 000
74710Q	6	635 000
747200	1	525 000
747200	2	545 000
747200	3	565 000
747200	4	610 000
747200	5	665 000
747200	6	725 000
747200	7	775 000
74720A	1	475 000
74720A	2	500 000
74720A	3	520 000
74720A	4	560 000
74720A	5	610 000
74720A	6	675 000
74720A	7	725 000
74720B	1	525 000
74720B	2	545 000
74720B	3	565 000
74720B	4	610 000
74720B	5	665 000
74720B	6	725 000
74720B	7	775 000
747400	1	545 000
747400	2	563 800

747400	3	583 100
747400	4	621 500
747400	5	669 500
747400	6	720 900
747400	7	776 600
747400	8	836 200
747400	9	875 000
7478	1	671 100
7478	2	691 200
7478	3	713 300
7478	4	752 400
7478	5	801 000
7478	6	853 400
7478	7	909 300
7478	8	969 000
7478	9	987 000
747SP	1	400 000
747SP	2	422 000
747SP	3	443 000
747SP	4	475 000
747SP	5	518 000
747SP	6	560 000
747SP	7	625 000
757300	1	203 900
757300	2	212 700
757300	3	222 100
757300	4	239 100
757300	5	260 700
757300	6	269 400
757PW	1	183 200
757PW	2	190 000
757PW	3	197 500
757PW	4	212 600
757PW	5	230 900
757PW	6	243 200
757PW	7	255 000
757RR	1	183 900
757RR	2	191 200
757RR	3	199 100

757RR	4	215 200
757RR	5	234 800
757RR	6	243 200
757RR	7	255 000
767300	1	265 000
767300	2	275 500
767300	3	286 400
767300	4	305 700
767300	5	330 000
767300	6	355 900
767300	7	367 700
767400	1	288 818
767400	2	299 037
767400	3	310 125
767400	4	329 861
767400	5	354 427
767400	6	380 906
767400	7	422 420
767CF6	1	227 000
767CF6	2	236 000
767CF6	3	245 300
767CF6	4	261 400
767CF6	5	281 600
767CF6	6	303 300
767CF6	7	315 500
767JT9	1	228 500
767JT9	2	237 600
767JT9	3	247 000
767JT9	4	263 600
767JT9	5	284 600
767JT9	6	306 900
767JT9	7	317 100
777200	1	429 900
777200	2	442 400
777200	3	456 100
777200	4	483 100
777200	5	516 400
777200	6	551 700
777200	7	589 400

777200	8	629 500
777200	9	656 000
777300	1	435 100
777300	2	449 700
777300	3	465 300
777300	4	493 100
777300	5	527 700
777300	6	564 500
777300	7	636 100
7773ER	1	503 600
7773ER	2	519 100
7773ER	3	536 100
7773ER	4	565 800
7773ER	5	602 700
7773ER	6	642 600
7773ER	7	684 500
7773ER	8	728 900
7773ER	9	775 000
7878R	1	343 400
7878R	2	353 200
7878R	3	363 900
7878R	4	382 600
7878R	5	405 700
7878R	6	430 100
7878R	7	455 900
7878R	8	483 600
7878R	9	502 500
A300-622R	1	278 700
A300-622R	2	290 300
A300-622R	3	302 400
A300-622R	4	324 100
A300-622R	5	353 300
A300-622R	6	378 500
A300B4-203	1	262 000
A300B4-203	2	280 000
A300B4-203	3	295 000
A300B4-203	4	324 000
A300B4-203	5	357 000
A310-304	1	243 300

A310-304	2	253 000
A310-304	3	262 900
A310-304	4	280 700
A310-304	5	304 400
A310-304	6	346 100
A319-131	1	125 900
A319-131	2	131 000
A319-131	3	136 500
A319-131	4	146 100
A319-131	5	166 400
A320-211	1	133 400
A320-211	2	139 200
A320-211	3	145 200
A320-211	4	155 900
A320-211	5	169 800
A320-232	1	132 900
A320-232	2	138 500
A320-232	3	144 200
A320-232	4	154 300
A320-232	5	172 000
A321-232	1	156 800
A321-232	2	163 300
A321-232	3	170 000
A321-232	4	182 100
A321-232	5	206 100
A330-301	1	367 000
A330-301	2	378 500
A330-301	3	390 500
A330-301	4	411 700
A330-301	5	439 200
A330-301	6	469 100
A330-301	7	478 400
A330-343	1	369 200
A330-343	2	380 800
A330-343	3	392 900
A330-343	4	414 300
A330-343	5	441 900
A330-343	6	472 000
A330-343	7	513 700

A340-211	1	369 500
A340-211	2	381 600
A340-211	3	394 100
A340-211	4	416 600
A340-211	5	446 000
A340-211	6	477 600
A340-211	7	573 200
A340-642	1	524 100
A340-642	2	540 700
A340-642	3	557 800
A340-642	4	588 000
A340-642	5	628 600
A340-642	6	671 300
A340-642	7	811 300
A380-841	1	799 160
A380-841	2	822 921
A380-841	3	847 265
A380-841	4	890 164
A380-841	5	945 893
A380-841	6	1 006 106
A380-841	7	1 066 266
A380-841	8	1 254 430
A380-861	1	798 928
A380-861	2	822 613
A380-861	3	846 941
A380-861	4	889 750
A380-861	5	943 737
A380-861	6	1 003 582
A380-861	7	1 066 266
A380-861	8	1 254 430
BAC111	1	74 000
BAC111	2	79 000
BAC111	3	85 000
BAE146	1	76 000
BAE146	2	84 000
BAE146	3	91 000
BAE300	1	80 000
BAE300	2	88 000
BAE300	3	96 000

BEC58P	1	5 500
CIT3	1	20 000
CL600	1	36 000
CL601	1	43 100
CNA172	1	2 450
CNA182	1	2 800
CNA206	1	3 000
CNA206	2	3 300
CNA206	3	3 600
CNA208	1	8 750
CNA20T	1	3 000
CNA20T	2	3 300
CNA20T	3	3 600
CNA441	1	9 850
CNA500	1	14 700
CNA510	1	8 645
CNA525C	1	16 950
CNA55B	1	14 800
CNA560E	1	16 300
CNA560U	1	16 300
CNA560XL	1	20 000
CNA680	1	30 000
CNA750	1	35 700
CONCRD	1	340 000
CONCRD	2	340 000
CONCRD	3	375 000
CONCRD	4	375 000
CONCRD	5	400 000
CONCRD	6	400 000
CRJ9-ER	1	67 500
CRJ9-ER	2	71 000
CRJ9-ER	3	75 000
CRJ9-ER	4	80 000
CRJ9-ER	5	82 500
CRJ9-LR	1	65 500
CRJ9-LR	2	69 000
CRJ9-LR	3	73 000
CRJ9-LR	4	78 000
CRJ9-LR	5	84 500

CVR580	1	49 000
CVR580	2	54 000
CVR580	3	58 000
DC1010	1	325 000
DC1010	2	340 000
DC1010	3	360 000
DC1010	4	390 000
DC1010	5	420 000
DC1010	6	450 000
DC1030	1	375 000
DC1030	2	390 000
DC1030	3	405 000
DC1030	4	436 000
DC1030	5	476 000
DC1030	6	517 000
DC1030	7	561 000
DC1040	1	364 000
DC1040	2	379 000
DC1040	3	393 000
DC1040	4	423 000
DC1040	5	462 000
DC1040	6	502 000
DC1040	7	544 000
DC3	1	24 000
DC3	2	26 000
DC3	3	28 000
DC6	1	85 000
DC6	2	95 000
DC6	3	105 000
DC820	1	180 000
DC820	2	190 000
DC820	3	205 000
DC820	4	225 000
DC820	5	250 000
DC820	6	270 000
DC850	1	185 000
DC850	2	195 000
DC850	3	210 000
DC850	4	230 000

DC850	5	255 000
DC850	6	275 000
DC860	1	220 000
DC860	2	230 000
DC860	3	245 000
DC860	4	265 000
DC860	5	290 000
DC860	6	305 000
DC860	7	325 000
DC870	1	220 000
DC870	2	230 000
DC870	3	245 000
DC870	4	265 000
DC870	5	290 000
DC870	6	305 000
DC870	7	325 000
DC8QN	1	220 000
DC8QN	2	230 000
DC8QN	3	245 000
DC8QN	4	265 000
DC8QN	5	290 000
DC8QN	6	305 000
DC8QN	7	325 000
DC910	1	70 000
DC910	2	78 000
DC910	3	85 000
DC930	1	93 500
DC930	2	103 000
DC930	3	112 000
DC93LW	1	93 500
DC93LW	2	103 000
DC93LW	3	112 000
DC950	1	100 000
DC950	2	107 000
DC950	3	115 000
DC95HW	1	100 000
DC95HW	2	107 000
DC95HW	3	115 000
DC9Q7	1	70 000

DC9Q7	2	78 000
DC9Q7	3	85 000
DC9Q9	1	93 500
DC9Q9	2	103 000
DC9Q9	3	112 000
DHC6	1	12 500
DHC6QP	1	12 500
DHC7	1	38 950
DHC8	1	31 000
DHC830	1	38 700
DO228	1	13 669
DO328	1	30 843
ECLIPSE500	1	5 500
ECLIPSE500	2	5 891
ECLIPSE500	3	6 000
EMB120	1	22 475
EMB145	1	35 500
EMB145	2	39 500
EMB145	3	41 800
EMB145	4	44 000
EMB14L	1	35 275
EMB14L	2	39 675
EMB14L	3	41 900
EMB14L	4	44 100
EMB14L	5	46 300
EMB14L	6	48 500
EMB170	1	63 070
EMB170	2	66 599
EMB170	3	70 484
EMB175	1	65 698
EMB175	2	69 459
EMB175	3	73 518
EMB190	1	83 520
EMB190	2	87 757
EMB190	3	92 363
EMB190	4	100 656
EMB195	1	87 096
EMB195	2	91 558
EMB195	3	96 388

EMB195	4	105 138
F10062	1	78 000
F10062	2	86 000
F10062	3	93 000
F10065	1	80 000
F10065	2	88 000
F10065	3	96 000
F28MK2	1	58 000
F28MK2	2	64 000
F28MK4	1	61 000
F28MK4	2	66 000
F28MK4	3	73 000
FAL20	1	28 660
GII	1	56 000
GIIB	1	59 245
GIV	1	63 410
GV	1	76 925
HS748A	1	46 500
IA1125	1	23 500
L1011	1	330 000
L1011	2	340 000
L1011	3	355 000
L1011	4	370 000
L1011	5	400 000
L1011	6	430 000
L10115	1	345 000
L10115	2	355 000
L10115	3	370 000
L10115	4	385 000
L10115	5	413 000
L10115	6	441 000
L10115	7	470 000
L188	1	93 000
L188	2	102 000
L188	3	115 000
LEAR25	1	15 000
LEAR35	1	18 300
MD11GE	1	395 000
MD11GE	2	410 000

MD11GE	3	425 000
MD11GE	4	460 000
MD11GE	5	495 000
MD11GE	6	535 000
MD11GE	7	580 000
MD11PW	1	395 000
MD11PW	2	410 000
MD11PW	3	425 000
MD11PW	4	460 000
MD11PW	5	495 000
MD11PW	6	535 000
MD11PW	7	580 000
MD81	1	120 680
MD81	2	127 804
MD81	3	135 134
MD81	4	140 000
MD82	1	120 383
MD82	2	127 379
MD82	3	134 584
MD82	4	145 838
MD82	5	149 500
MD83	1	121 555
MD83	2	128 361
MD83	3	135 456
MD83	4	147 079
MD83	5	160 000
MD9025	1	131 021
MD9025	2	137 490
MD9025	3	144 181
MD9025	4	151 107
MD9025	5	156 000
MD9028	1	131 021
MD9028	2	137 490
MD9028	3	144 181
MD9028	4	151 107
MD9028	5	156 000
MU3001	1	14 100
PA28	1	2 325
PA30	1	3 600

PA31	1	7 000
PA42	1	11 200
SABR80	1	28 660
SD330	1	21 800
SF340	1	24 548
SF340	2	27 275

Tabela I-7

Koeficijenti za mlazne motore

ACFTID	Režim rada motora	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft ²)	H (lb/°C)	K1 (lb/E PR)	K2 (lb/E PR ²)	K3 (lb/(N ^{1/√θ}))	K4 (lb/(N ^{1/√θ}) ²)
1900D	Maksimum penjanje	2 548,8	– 6,7075	– 0,014 0	0	– 0,72				
1900D	Maksimum uzlijetanje	3 374,6	– 9,6869	– 0,0046	0	– 0,504				
707320	Opšti	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,0177 5	0	0	33 299,8	– 5 817		
707320	Maksimum penjanje	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074 E-06	0				
707320	Maksimum uzlijetanje	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595 E-06	0				
707QN	Opšti	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,0177 5	0	0	33 299,8	– 5 817		
707QN	Maksimum penjanje	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074 E-06	0				
707QN	Maksimum uzlijetanje	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595 E-06	0				
717200	Maksimum penjanje	15 541,5	– 17,8282	0,2534 95	0	0				
717200	Maksimum penjanje, visoka temperatura	22 232	– 18,025	– 0,201	0	– 218				
717200	Maksimum uzlijetanje	17 542,7	– 19,588	0,2349 81	0	0				
717200	Maksimum penjanje, visoka temperatura	22 280,7	– 19,819	– 0,097	0	– 154,5				

720B	Opšti	–	–	–	0	0	35 65	–		
		27 41	5,81791	0,0117			4,5	6 560		
		9,9		5				,9		
720B	Maksimum za penjanje	14 54	–	0,1215	1,7826	0				
		0,1	13,4149	48	4E-06					
720B	Maksimum za uzlijetanje	16 76	–	0,1401	2,0559	0				
		8,6	15,471	78	E-06					
727100	Opšti	–	–	0	0	0	16 60	–		
		14 20	4,53212				2,8	1 403		
		5,5						,02		
727100	Maksimum za penjanje	12 02	–	–	5,4461	0				
		9,2	7,99864	0,0520	7E-06					
				3						
727100	Maksimum za uzlijetanje	13 21	–	–	5,9848	0				
		8,9	8,78972	0,0571	E-06					
				7						
727D15	Opšti	–	–	0	0	0	17 71	–		
		14 77	5,09534				7,3	1 845		
		3,7						,07		
727D15	Maksimum za penjanje	14 24	– 8,103	–	0	– 103				
		9,6		0,0436						
727D15	Maksimum za uzlijetanje	14 93	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
		5,3								
727D15	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	15 52	– 7,066	0	0	– 32,38				
		4,3								
727D17	Opšti	–	–	0	0	0	17 71	–		
		14 77	5,09534				7,3	1 845		
		3,7						,07		
727D17	Maksimum za penjanje	13 81	–	0,2077	–	0				
		2,7	7,52948	02	0,0000					
					25939					
727D17	Maksimum za uzlijetanje	15 51	–	0,2333	–	0				
		9,8	8,46009	73	0,0000					
					29145					
727EM1	Maksimum za penjanje	12 02	–	–	5,4461	0				
		9,2	7,99864	0,0520	7E-06					
				3						
727EM1	Maksimum za uzlijetanje	13 21	–	–	5,9848	0				
		8,9	8,78972	0,0571	E-06					
				7						
727EM2	Opšti	–	–	0	0	0	17 71	–		
		14 77	5,09534				7,3	1 845		
		3,7						,07		
727EM2	Maksimum za penjanje	14 24	– 8,103	–	0	– 103				
		9,6		0,0436						

727EM2	Maksimum za uzlijetanje	14 93 5,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727EM2	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	15 52 4,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727Q15	Opšti	– 14 77 3,7	– 5,09534	0	0	0	17 71 7,3	– 1 845 ,07		
727Q15	Maksimum za penjanje	14 24 9,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727Q15	Maksimum za uzlijetanje	14 93 5,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727Q15	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	15 52 4,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727Q7	Opšti	– 14 20 5,5	– 4,53212	0	0	0	16 60 2,8	– 1 403 ,02		
727Q7	Maksimum za penjanje	12 02 9,2	– 7,99864	– 0,0520 3	5,4461 7E-06	0				
727Q7	Maksimum za uzlijetanje	13 21 8,9	– 8,78972	– 0,0571 7	5,9848 E-06	0				
727Q9	Opšti	– 14 09 5,4	– 4,77532	0	0	0	16 66 6,2	– 1 490 ,42		
727Q9	Maksimum za penjanje	12 74 6,2	– 8,11613	– 0,0004 9	– 4,5338 4E-06	0				
727Q9	Maksimum za uzlijetanje	13 70 5,6	– 8,72702	– 0,0005 3	– 4,8751 E-06	0				
727QF	Opšti	– 10 90 8	– 23,3571	– 0,0723	– 0,0000 0138	0	10 92 9,8	2 380 ,86		
727QF	Maksimum za penjanje	11 26 6	– 9,335	0,1692 97	– 4,7039 1E-06	0				
727QF	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	13 96 6	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Maksimum za trajnu upotrebu, visoka temperatura	14 68 7	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Maksimum za	11 98	– 9,335	0,1580	–	0				

	trajnu upotrebu	7		01	4,7039 1E-06					
727QF	Maksimum za uzlijetanje	14 10 0	– 12,25	0,1495	– 0,0000 1175	0				
727QF	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	16 80 0	– 12,25	0	0	– 90				
737	Opšti	– 14 09 5,4	– 4,77532	0	0	0	16 66 6,2	– 1 490 ,42		
737	Maksimum za penjanje	12 74 0,1	– 7,93589	– 0,0266 2	– 4,2762 E-07	0				
737	Maksimum za uzlijetanje	13 84 7,9	– 8,62596	– 0,0289 4	– 4,648E -07	0				
737300	Opšti	11 10 6	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737300	Maksimum za penjanje	17 38 3,1	– 15,6072	0,1480 43	– 0,0000 01	– 24,2				
737300	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	20 36 3,9	– 17,0452	– 0,0657 8	– 0,0000 01	– 119				
737300	Maksimum za uzlijetanje	19 34 7	– 25,8689	0,4564 99	– 0,0000 112	– 14,78				
737300	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	21 14 3,7	– 26,2402	0,3984 51	– 0,0000 14	– 79,95				
7373B2	Opšti	11 10 6	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
7373B2	Maksimum za penjanje	18 62 3,5	– 16,4797	0,1696 74	0	– 9,126				
7373B2	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	21 90 6,6	– 17,4327	– 0,0753 6	0	– 132,5				
7373B2	Maksimum za uzlijetanje	21 48 0,7	– 25,888	0,2257 91	0	– 8,441				
7373B2	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	25 39 3,2	– 25,7175	– 0,0246	0	– 141,3				
737400	Opšti	21 38 4	– 13,79	– 0,0435	0	0			– 615,8	6,409
737400	Maksimum za	19 66	–	0,2072	0	0				

	penjanje	2,2	18,221	37						
737400	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	22 87 5,1	– 18,001	– 0,0761 5	0	– 124,7				
737400	Maksimum za uzlijetanje	22 11 6,3	– 26,0175	0,2594 42	0	0				
737400	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	26 88 3,2	– 26,1707	– 0,0432 4	0	– 159,7				
737500	Opšti	11 10 6	– 10,09	0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737500	Maksimum za penjanje	17 53 0,9	– 16,3556	0,1539 97	– 0,0000 013	– 23,39				
737500	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	20 51 0,5	– 17,1336	– 0,0768 7	– 0,0000 004	– 122,3				
737500	Maksimum za uzlijetanje	19 62 9,4	– 26,7504	0,5504 33	– 0,0000 217	– 7,999				
737500	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	22 63 6,2	– 28,0937	0,2252 63	0,0000 409	– 105,6				
737700	Maksimum za penjanje	22 10 6,7	– 23,7147	0,1655 46	0,0000 065	0				
737700	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	29 61 8,1	– 24,596	– 0,273	0	– 249,1				
737700	Maksimum za uzlijetanje	23 53 4,8	– 29,3547	0,3084 07	0	0				
737700	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	29 33 5,5	– 28,632	– 0,105	0	– 195,6				
737800	Maksimum za penjanje	22 40 3,5	– 27,2645	0,3056 03	0	0				
737800	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	26 59 3,3	– 26,293	– 0,078	0	– 174,4				
737800	Maksimum za uzlijetanje	26 08 9,1	– 29,1098	0,1435 59	0	0				
737800	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	30 14 3,2	– 29,773	– 0,029	0	– 145,2				
737800	Prilaz uz minimalni potisak	649,0	–3,3	0,0118	0	0				

7378MA X	Prilaz minimalni potisak	uz	1 046	–4,6	0,0147	0	0				
7378MA X	Maksimum penjanje	za	21 73 6	–28,6	0,3333	– 3,28E- 06	0				
7378MA X	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	23 32 3	–15,1	– 0,0982 1	6,40E- 06	– 142,057 5				
7378MA X	Maksimum uzlijetanje	za	26 37 5	–32,3	0,0782 7	8,81E- 07	0				
7378MA X	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	30 83 9	–27,1	– 0,0634 6	– 8,23E- 06	– 183,110 1				
A350- 941	Prilaz minimalni potisak	uz	5 473, 2	– 24,3057 16	0,0631 198	– 4,21E- 06	0				
A350- 941	Prilaz minimalni potisak, visoka temperatura	uz	5 473, 2	– 24,3057 16	0,0631 198	– 4,21E- 06	0				
A350- 941	Maksimum penjanje	za	67 21 0,9	– 82,7033 67	1,1893 9	– 0,0000 12074	0				
A350- 941	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	76 85 4,6	– 75,6724 29	0	0	–466				
A350- 941	Maksimum uzlijetanje	za	84 91 2,8	– 101,986 997	0,9408 76	– 8,31E- 06	0				
A350- 941	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	96 17 0,0	– 101,339 623	0	0	–394				
ATR72	Maksimum penjanje	za	5 635, 2	–9,5	0,0112 7	0,0000 0027	0				
ATR72	Maksimum uzlijetanje	za	7 583, 5	–20,3	0,1373 99	– 0,0000 0604	0				
737D17	Opšti		– 14 77 3,7	– 5,09534	0	0	0	17 71 7,3	– 1 845 ,07		
737D17	Maksimum penjanje	za	13 08 3,2	– 7,13185	0,1967 33	– 0,0000 24569	0				
737D17	Maksimum uzlijetanje	za	15 51 9,8	– 8,46009	0,2333 73	– 0,0000 29145	0				

737N17	Opšti	– 14 77 3,7	– 5,09534	0	0	0	17 71 7,3	– 1 845 ,07		
737N17	Maksimum penjanje	za 13 08 3,2	– 7,13185	0,1967 33	– 0,0000 24569	0				
737N17	Maksimum uzlijetanje	za 15 51 9,8	– 8,46009	0,2333 73	– 0,0000 29145	0				
737N9	Opšti	– 14 09 5,4	– 4,77532	0	0	0	16 66 6,2	– 1 490 ,42		
737N9	Maksimum penjanje	za 12 74 0,1	– 7,93589	– 0,0266 2	– 4,2762 E-07	0				
737N9	Maksimum uzlijetanje	za 13 84 7,9	– 8,62596	– 0,0289 4	– 4,648E -07	0				
737QN	Opšti	– 14 09 5,4	– 4,77532	0	0	0	16 66 6,2	– 1 490 ,42		
737QN	Maksimum penjanje	za 12 74 0,1	– 7,93589	– 0,0266 2	– 4,2762 E-07	0				
737QN	Maksimum uzlijetanje	za 13 84 7,9	– 8,62596	– 0,0289 4	– 4,648E -07	0				
74710Q	Opšti	– 141 0 79	– 11,7298	– 0,0283 3	0	0	201 1 05	– 53 84 3		
74710Q	Maksimum penjanje	za 36 79 1,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000 092	0				
74710Q	Maksimum uzlijetanje	za 42 78 0,7	– 50,59	0,3492 79	– 0,0000 10697	0				
747200	Opšti	– 141 0 79	– 11,7298	– 0,0283 3	0	0	201 1 05	– 53 84 3		
747200	Maksimum penjanje	za 36 79 1,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000 092	0				
747200	Maksimum uzlijetanje	za 42 78 0,7	– 50,59	0,3492 79	– 0,0000 10697	0				
74720A	Opšti	– 32 37	– 7,83	– 0,0210	0	0	47 59 0	0		

		0		5						
74720A	Maksimum penjanje	za 34 86 0	– 35	0,4962	0	0				
74720A	Maksimum uzlijetanje	za 40 87 0	– 40,11	0,4435	0	0				
74720B	Opšti	– 28 11 0	– 10,05	– 0,0354 3	0	0	46 37 5	0		
74720B	Maksimum penjanje	za 39 59 4	– 38,08	0,5262	0	0				
74720B	Maksimum uzlijetanje	za 48 86 6	– 43,68	0,6641	0	0				
747400	Opšti	– 49 25 0	0	0	0	0	62 21 0	0		
747400	Maksimum penjanje	za 44 15 7,4	– 42,6142	0,6357 72	0	0				
747400	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za 56 82 6,2	– 45,4912	– 0,2085 6	0	– 392,3				
747400	Maksimum uzlijetanje	za 53 29 0,5	– 53,434	0,6062 83	0	0				
747400	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za 66 92 1,4	– 54,5627	– 0,1278	0	– 410,2				
7478	Prilaz minimalni potisak	uz 5 920	– 19,02	0,225	0	0				
7478	Maksimum penjanje	za 50 52 3	– 39,8663	0,8424 37	– 0,0000 15	0				
7478	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za 56 73 9,2	– 27,469	– 0,1411	– 0,0000 15	– 343,137				
7478	Maksimum uzlijetanje	za 64 24 7,2	– 66,0662	0,4819 32	0,0000 04	0				
7478	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za 80 92 3,7	– 71,3162	– 0,3065 5	– 0,0000 1	– 520,464				
747SP	Opšti	– 141 0 79	– 11,7298	– 0,0283 3	0	0	201 1 05	– 53 84 3		
747SP	Maksimum penjanje	za 36 79 1,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000 092	0				
747SP	Maksimum	za 42 78	– 50,59	0,3492	–	0				

	uzlijetanje	0,7		79	0,0000 10697					
757300	Maksimum za penjanje	29 54 9,2	– 30,6086	0,3981 79	0	0				
757300	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	36 15 7	– 30,9643	– 0,1646 5	0	– 250,7				
757300	Maksimum za uzlijetanje	40 17 5,5	– 35,323	– 0,1132 8	0	0				
757300	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	46 89 2,4	– 35,6127	– 0,5303 1	0	– 241,7				
757PW	Opšti	– 44 95 1	– 0,83	0,0198	0	0	52 97 2	0		
757PW	Maksimum za penjanje	27 77 5,1	– 27,6876	0,3817 25	0	0				
757PW	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	34 74 8,3	– 29,9467	– 0,1664 1	0	– 250,7				
757PW	Maksimum za uzlijetanje	36 21 4,8	– 48,2704	0,9080 44	0	0				
757PW	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	45 59 2,5	– 49,7383	0,2132 08	0	– 290,6				
757RR	Opšti	– 44 90 7	– 21,97	– 0,0589	0	0	46 99 9	0		
757RR	Maksimum za penjanje	30 06 5,2	– 32,4779	0,3973 21	0	0				
757RR	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	36 73 5,1	– 32,445	– 0,1687 1	0	– 258,4				
757RR	Maksimum za uzlijetanje	37 80 2,1	– 38,2839	0,5271 81	0	0				
757RR	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	45 33 6,5	– 39,1302	– 0,0051 4	0	– 257,4				
767300	Opšti	– 49 25 0	0	0	0	0	62 21 0	0		
767300	Maksimum za penjanje	45 48 0	– 41,9	0,559	0	0				
767300	Maksimum za uzlijetanje	56 37 0	– 53	0,251	0	0				

767400	Maksimum za penjanje	45 90 2,7	– 39,5895	0,6334 46	0	0				
767400	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	63 64 7,5	– 41,082	– 0,55	0	– 562,3				
767400	Maksimum za uzlijetanje	60 47 5,4	– 56,8041	0,4787 88	0	0				
767400	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	72 42 5,5	– 55,569	– 0,236	0	– 416,2				
767CF6	Opšti	62 79 0	– 35,03	– 0,1177	0	0			– 1 610, 37	14
767CF6	Maksimum za penjanje	38 05 7	– 43,24	0,705	0	0				
767CF6	Maksimum za uzlijetanje	44 76 9	– 48,34	0,5	0	0				
767JT9	Opšti	– 39 77 7	– 17,367	– 0,0467	0	0	56 55 0	0		
767JT9	Maksimum za penjanje	38 70 0	– 34,5	0,49	0	0				
767JT9	Maksimum za uzlijetanje	43 19 0	– 38,3	0,876	0	0				
777200	Opšti	32 71 0	0	0	0	0			– 1 258	16,16
777200	Maksimum za penjanje	67 09 3,7	– 85,7553	1,8498	– 0,0000 76	0				
777200	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	82 09 6,7	– 72,2859	– 0,3281 8	– 0,0000 179	– 637				
777200	Maksimum za uzlijetanje	93 67 2,6	– 122,251	1,1818	– 0,0000 806	0				
777200	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	114 7 58,6	– 125,38	– 0,159	– 0,0000 261	– 702,4				
777300	Maksimum za penjanje	64 63 6,2	– 70,833	0,8800 73	0	0				
777300	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	90 01 5,1	– 70,745	– 0,852	0	– 823				
777300	Maksimum za uzlijetanje	87 83 3,8	– 97,7894	0,2754 3	0	0				
777300	Maksimum za	103 8	–	– 0,632	0	– 549,1				

	penjanje, visoka temperatura	35,2	97,831							
7773ER	Prilaz minimalni potisak uz	8 950	– 27,25	0,131	0	0				
7773ER	Maksimum penjanje za	92 110	– 119	1,14	– 0,000007	0				
7773ER	Maksimum penjanje, visoka temperatura za	96 550	– 69,4	– 0,542	– 0,00005	– 533				
7773ER	Maksimum uzlijetanje za	112 250	– 120	0,713	– 0,00011	0				
7878R	Prilaz minimalni potisak uz	3 425	– 12,03	0,0955	0	0				
7878R	Maksimum penjanje za	61 142,6	– 78,8116	1,219801	– 0,000039	0				
7878R	Maksimum penjanje, visoka temperatura za	65 000	– 55	0,1	– 0,00002	– 404,274				
7878R	Maksimum uzlijetanje za	71 214,6	– 93,4796	0,652462	0,000002	0				
7878R	Maksimum penjanje, visoka temperatura za	86 784,2	– 92	– 0,27021	– 0,00001	– 520,488				
A300-622R	Opšti	– 148 952	– 6,71	– 0,03	0	0	203 740	– 50 104,7		
A300-622R	Prilaz minimalni potisak uz	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Prilaz minimalni potisak, visoka temperatura uz	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Maksimum penjanje za	44 457,2	– 45,778	0,735506	– 0,000015775	0				
A300-622R	Maksimum penjanje, visoka temperatura za	52 183,7	– 44,1929	0	0	– 271				
A300-622R	Maksimum uzlijetanje za	56 307,1	– 50,9157	0,405632	– 2,0986E-06	0				

A300-622R	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	61 25 0,3	– 51,5373	0	0	– 192				
A300B4-203	Opšti	– 132 6 87	– 30,4092	– 0,1079 6	4,0268 6E-07	0			2 535, 75	– 8,2384 2
A300B4-203	Maksimum za penjanje	43 41 6,5	– 35	– 0,1252 3	6,2720 9E-07	0				
A300B4-203	Maksimum za uzlijetanje	49 33 6,9	– 39,8243	– 0,1423 1	7,1273 8E-07	0				
A310-304	Opšti	41 31 7	– 32,9	– 0,0857	– 0,0000 016	0	– 1 131, 6	11,8		
A310-304	Prilaz uz minimalni potisak	4 613, 2	– 22,0136	0,0821 33	– 2,7376 E-06	0				
A310-304	Prilaz uz minimalni potisak, visoka temperatura	4 613, 2	– 22,0136	0,0821 33	– 2,7376 E-06	0				
A310-304	Maksimum za penjanje	42 00 8	– 49,5706	1,6407 6	– 0,0000 43059	0				
A310-304	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	55 14 3,3	– 37,4839	0	0	– 505				
A310-304	Maksimum za uzlijetanje	50 53 0,5	– 51,1538	1,2639 8	– 0,0000 12839	0				
A310-304	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	71 45 7,7	– 50,7768	0	0	– 608				
A319-131	Opšti	– 105 5 13	– 6,58	0,0068 28	– 8,055E -07	0	149 9 00	– 42 30 0		
A319-131	Prilaz uz minimalni potisak	1 219, 5	– 7,22737	0,1542 66	– 0,0000 07955	0				
A319-131	Prilaz uz minimalni potisak, visoka temperatura	1 219, 5	– 7,22737	0,1542 66	– 0,0000 07955	0				
A319-131	Maksimum za penjanje	14 95 7,2	1,71654	0,4425 93	– 0,0000 13824	0				

A319-131	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	12 977,6	18,59062	0	0	- 78,7				
A319-131	Maksimum za uzlijetanje	21 435,4	- 21,3236	0,309465	1,26125E-05	0				
A319-131	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	23 853,8	- 18,7311	0	0	- 76,8				
A320-211	Opšti	24 380	- 18,534	- 0,07842	- 2,509E-07	0			- 669,457	6,9451
A320-211	Prilaz uz minimalni potisak	2 858,8	- 14,7325	0,096537	- 6,7861E-06	0				
A320-211	Prilaz uz minimalni potisak, visoka temperatura	2 858,8	- 14,7325	0,096537	- 6,7861E-06	0				
A320-211	Maksimum za penjanje	16 859,1	- 4,3786	0,183576	2,9851E-06	0				
A320-211	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	19 148,5	- 6,50173	0	0	- 95				
A320-211	Maksimum za uzlijetanje	23 652,9	- 22,9338	0,295879	- 5,4631E-06	0				
A320-211	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	27 385	- 23,3	0	0	- 132				
A320-232	Opšti	- 65 083,3	- 7,25	- 0,01918	2,575E-08	0	87 817,6	- 18 693,1		
A320-232	Prilaz uz minimalni potisak	1 138,9	- 6,52566	0,1667	- 9,2579E-06	0				
A320-232	Prilaz uz minimalni potisak, visoka temperatura	1 138,9	- 6,52566	0,1667	- 9,2579E-06	0				
A320-232	Maksimum za penjanje	15 539,2	- 4,08932	0,438331	- 0,00001439	0				
A320-232	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	14 111,4	10,67953	0	0	- 82,2				
A320-232	Maksimum za uzlijetanje	24 746,2	- 25,2473	0,304165	9,2451E-06	0				

A320-232	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	29 50 6,5	– 24,4165	0	0	– 139				
A321-232	Opšti	– 26 19 0,2	– 6,6	– 0,0197	– 3,408E -07	0	33 03 2,2	0		
A321-232	Prilaz uz minimalni potisak	1 274, 1	– 7,34054	0,1751 87	– 0,0000 11478	0				
A321-232	Prilaz uz minimalni potisak, visoka temperatura	1 274, 1	– 7,34054	0,1751 87	– 0,0000 11478	0				
A321-232	Maksimum za penjanje	21 87 0,8	– 21,4867	0,3806 47	– 5,5566 E-06	0				
A321-232	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	24 15 8,5	– 16,8504	0	0	– 147				
A321-232	Maksimum za uzlijetanje	28 63 6,4	– 26,7318	0,2497 82	– 3,9163 E-06	0				
A321-232	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	31 60 8,2	– 25,9736	0	0	– 114				
A330-301	Opšti	– 36 33 9,3	– 31,32	– 0,1297	0	0			484,6 45	4,0056
A330-301	Prilaz uz minimalni potisak	4 572, 4	– 26,0005	0,0134 61	2,8669 E-06	0				
A330-301	Prilaz uz minimalni potisak, visoka temperatura	4 572, 4	– 26,0005	0,0134 61	2,8669 E-06	0				
A330-301	Maksimum za penjanje	34 24 9,9	25,9859	0,7641 57	– 8,1437 E-07	0				
A330-301	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	46 66 7,8	10,5127 2	0	0	– 346				
A330-301	Maksimum za uzlijetanje	61 38 4,5	– 48,4678	0,5828 21	– 6,2628 E-06	0				
A330-301	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	69 05 8	– 46,465	0	0	– 288				

A330-343	Opšti	– 127 410	– 9,31	– 0,0386	0,0000 00569	0	162 922	– 29 498,6		
A330-343	Prilaz uz minimalni potisak	3 134,3	– 13,0338	0,0859 38	1,7155 E-06	0				
A330-343	Prilaz uz minimalni potisak, visoka temperatura	3 134,3	– 13,0338	0,0859 38	1,7155 E-06	0				
A330-343	Maksimum za penjanje	44 462	– 12,031	0,7110 26	5,1276 2E-06	0				
A330-343	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	63 522,4	– 50,7504	0	0	– 411				
A330-343	Maksimum za uzlijetanje	69 831	– 77,9676	0,8829 55	– 0,0000 26894	0				
A330-343	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	85 732,2	– 78,8957	0	0	– 451				
A340-211	Opšti	19 716	– 17,65	– 0,0878	0	0		– 590,77	7,341	
A340-211	Prilaz uz minimalni potisak	4 019,5	– 20,508	– 0,0227 1	1,1697 2E-05	0				
A340-211	Prilaz uz minimalni potisak, visoka temperatura	4 019,5	– 20,508	– 0,0227 1	1,1697 2E-05	0				
A340-211	Maksimum za penjanje	26 802,9	– 28,8264	0,3167 3	3,5014 4E-06	0				
A340-211	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	31 091,8	– 31,4492	0	0	– 160				
A340-211	Maksimum za uzlijetanje	29 929,8	– 30,7732	0,2992 2	– 4,1757 E-06	0				
A340-211	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	34 594,4	– 30,094	0	0	– 175				
A340-642	Prilaz uz minimalni potisak	6 529,4	– 29,9521	0,2721 55	– 0,0000 20281	0				
A340-642	Prilaz uz minimalni	6 529,4	– 29,9521	0,2721 55	– 0,0000	0				

	potisak, visoka temperatura				20281					
A340-642	Maksimum za penjanje	42 62 1,6	– 44,2784	0,4841 24	2,668E -07	0				
A340-642	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	50 11 2	– 60,5262	0	0	– 212				
A340-642	Maksimum za uzlijetanje	55 24 8,1	– 61,4744	0,5069 68	– 9,6324 E-06	0				
A340-642	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	63 27 6,8	– 59,6458	0	0	– 300				
A380-841	Prilaz minimalni potisak	10 91 4,8	– 31,2899	– 2,1424	0,0002 60636	0				
A380-841	Prilaz minimalni potisak, visoka temperatura	10 91 4,8	– 31,2899	– 2,1424	0,0002 60636	0				
A380-841	Maksimum za penjanje	63 58 6,2	– 53,9292	1,2308 2	– 0,0000 3343	0				
A380-841	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	72 97 4,3	– 52,6993	0	0	– 420				
A380-841	Maksimum za uzlijetanje	71 17 6,1	– 84,4052	0,2206 79	0,0004 28339	0				
A380-841	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	90 82 0,8	– 94,5354	0	0	– 610				
A380-861	Prilaz minimalni potisak	8 921, 7	– 30,2153	– 0,8777 7	0,0001 04691	0				
A380-861	Prilaz minimalni potisak, visoka temperatura	8 921, 7	– 30,2153	– 0,8777 7	0,0001 04691	0				
A380-861	Maksimum za penjanje	66 05 3,2	– 61,754	0,9771 83	– 0,0000 25178	0				
A380-861	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	73 72 9,7	– 65,1895	0	0	– 324				
A380-861	Maksimum za uzlijetanje	70 05 3,6	– 76,0931	0,8387 94	– 0,0000 10766	0				

A380-861	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	83 32 0,5	– 82,3362	0	0	– 432				
BAC111	Maksimum za penjanje	9 827, 9	– 5,89674	– 0,0196 6	0	0				
BAC111	Maksimum za uzlijetanje	11 16 8,1	– 6,70084	– 0,0223 4	0	0				
BAE146	Opšti	– 13 78 3	– 9,9585	0,0560 57	– 1,2312 4E-05	0			304,2 95	– 0,8432 7
BAE146	Maksimum za penjanje	6 339, 4	– 9,9585	0,0560 57	– 0,0000 035	0				
BAE146	Maksimum za uzlijetanje	6 542, 4	– 9,9585	0,0560 57	– 0,0000 035	0				
BAE300	Opšti	– 13 78 3	– 9,9585	0,0560 57	– 1,2312 4E-05	0			304,2 95	– 0,8432 7
BAE300	Maksimum za penjanje	6 339, 4	– 9,9585	0,0560 57	– 0,0000 035	0				
BAE300	Maksimum za uzlijetanje	6 542, 4	– 9,9585	0,0560 57	– 0,0000 035	0				
CIT3	Maksimum za penjanje	2 987, 4	– 3,4992	0,0612 3	– 1,1664 E-06	0				
CIT3	Maksimum za uzlijetanje	3 319, 3	– 3,888	0,0680 32	– 0,0000 01296	0				
CL600	Maksimum za penjanje	5 543, 3	– 5,6542	0,0844 2	0	0				
CL600	Maksimum za uzlijetanje	6 159, 2	– 6,2824	0,0938	0	0				
CL601	Maksimum za penjanje	6 517, 3	– 6,6476	0,0977 6	0	0				
CL601	Maksimum za uzlijetanje	7 241, 4	– 7,3862	0,1086 2	0	0				
CNA208	Maksimum za penjanje	2 953, 9	– 8,581	– 0,0045 3	– 7,2035 E-07	– 1,44				
CNA208	Maksimum za uzlijetanje	3 245, 2	– 11,69	– 0,0105 3	– 6,777E -07	– 1,62				

CNA500	Opšti		1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
CNA500	Maksimum penjanje	za	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
CNA500	Maksimum uzlijetanje	za	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				
CNA510	Opšti		4 234,6	– 1,68388	0,001047	– 5,78019E-08	0			– 103,817	0,81133
CNA510	Maksimum penjanje	za	1 486	– 1,60533	0	– 1,04748E-07	0				
CNA510	Maksimum uzlijetanje	za	1 492,8	– 1,87734	0	– 2,55208E-06	0				
CNA525 C	Opšti		1 528,4	– 2,83667	– 0,00013	2,55648E-07	0			– 51,50512788	0,724013467
CNA525 C	Maksimum penjanje	za	3 001,7	– 2,38854	0,004585	– 1,4045E-07	0				
CNA525 C	Maksimum uzlijetanje	za	3 464,1	– 2,5254	0,001981	– 1,46353E-06	0				
CNA55B	Opšti		1 373,8	– 2,2903	– 8,9E-05	3,2273E-08	0			– 44,861	0,66327
CNA55B	Maksimum penjanje	za	2 323,1	– 2,4386	0,002159	– 2,1456E-07	0				
CNA55B	Maksimum uzlijetanje	za	2 658,7	– 2,6269	– 0,00359	1,7262E-07	0				
CNA560 E	Opšti		1 533,4	– 2,49247	0,011973	– 6,90894E-07	0			– 53,9835	0,839574
CNA560 E	Maksimum penjanje	za	3 194,3	– 2,53358	0,028038	2,70832E-07	0				
CNA560 E	Maksimum uzlijetanje	za	3 316,5	– 2,7005	0,04349	– 6,52616E-07	0				
CNA560 U	Maksimum penjanje	za	2 597,5	– 2,22178	0,023781	6,12239E-08	0				

CNA560 U	Maksimum uzlijetanje	za	2 920	– 2,0264	0,0251 33	2,9531 4E-07	0				
CNA560 XL	Maksimum penjanje	za	3 454, 5	– 3,98132	– 0,0704	0	0				
CNA560 XL	Maksimum uzlijetanje	za	3 838, 3	– 4,42368	– 0,0782 3	0	0				
CNA680	Opšti		2 904, 8	– 4,80092	– 0,0017 4	5,6289 2E-07	0			– 101,3 27	1,3401
CNA680	Maksimum penjanje	za	5 520, 2	– 5,32711	– 0,0237 7	1,8991 8E-06	0				
CNA680	Maksimum uzlijetanje	za	5 683	– 6,55907	– 0,0015 9	8,7297 1E-07	0				
CNA750	Opšti		4 778, 6	– 6,56521	0,0006 71	– 4,1132 1E-07	0			– 146,7 12	1,9748
CNA750	Maksimum penjanje	za	6 097, 8	– 7,0102	– 0,0052 8	3,7468 9E-08	0				
CNA750	Maksimum uzlijetanje	za	6 127, 8	– 7,07624	– 0,0039 4	3,9576 4E-08	0				
CONCR D	Maksimum penjanje	za	33 25 2,1	– 26,6	0,2328	0	0				
CONCR D	Maksimum uzlijetanje	za	39 65 3	– 31,722	0,2776	0	0				
CRJ9-ER	Opšti		6 087, 3	– 9,35507	– 0,0473 6	1,5547 6E-07	– 1,4767			– 183,9 266	2,7859 81
CRJ9-ER	Prilaz minimalni potisak	uz	1 163, 1	– 4,5855	– 0,0238	1,6361 1E-06	– 0,0249				
CRJ9-ER	Maksimum penjanje	za	10 43 8,3	– 9,64192	0,1585 5	– 3,0007 7E-07	– 1,3095				
CRJ9-ER	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	12 97 3,4	– 9,57675	– 0,0558 9	3,0552 3E-07	– 100,415				
CRJ9-ER	Maksimum uzlijetanje	za	13 26 0,6	– 16,6244	0,1984 9	– 7,0004 5E-06	– 1,6224				
CRJ9-ER	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	16 24 7,3	– 17,4575	0,0773 41	– 1,0635 3E-05	– 109,219				

CRJ9-LR	Opšti	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-LR	Prilaz uz minimalni potisak	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-LR	Maksimum za penjanje	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				
CRJ9-LR	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-LR	Maksimum za uzlijetanje	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-LR	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
DC1010	Opšti	25 027,6	– 27,4313	– 0,07828	0	0			– 694,556	8,02362
DC1010	Maksimum za penjanje	30 596	– 28,4416	– 0,10164	5,0902E-07	0				
DC1010	Maksimum za uzlijetanje	35 985,4	– 30,9909	– 0,11075	5,5465E-07	0				
DC1030	Maksimum za penjanje	38 520	– 29,38	0,49	0	0				
DC1030	Maksimum za uzlijetanje	49 310	– 42,42	0,61	0	0				
DC1040	Opšti	– 143 602	– 14,4996	– 0,05026	0	0	204 567	– 54 761,9		
DC1040	Maksimum za penjanje	34 087,9	– 12,9859	– 0,04641	2,3241E-07	0				
DC1040	Maksimum za uzlijetanje	41 594,9	– 22,3071	– 0,07971	3,9923E-07	0				
DC850	Opšti	– 22 582,8	– 6,58409	– 0,02081	0	0	29 070,9	– 4 341,84		
DC850	Maksimum za penjanje	14 243,5	– 5,6565	– 0,02021	1,0123E-07	0				
DC850	Maksimum za	15 67	–	–	1,0551	0				

	uzlijetanje	0,3	5,8955	0,0210 7	E-07					
DC860	Opšti	– 27 95 9,5	– 6,35297	– 0,0183 5	0	0	35 85 0,3	– 6 157 ,74		
DC860	Maksimum penjanje	za 15 55 8,7	– 7,2339	– 0,0258 5	1,2947 E-07	0				
DC860	Maksimum uzlijetanje	za 16 74 0,5	– 4,9394	– 0,0176 5	8,8401 E-08	0				
DC870	Opšti	11 10 6	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
DC870	Maksimum penjanje	za 18 85 9	– 17,91	0,1953	0	– 2,034				
DC870	Maksimum uzlijetanje	za 20 75 8	– 20,65	0,2173	0	0				
DC8QN	Opšti	– 27 95 9,5	– 6,35297	– 0,0183 5	0	0	35 85 0,3	– 6 157 ,74		
DC8QN	Maksimum penjanje	za 15 55 8,7	– 7,2339	– 0,0258 5	1,2947 E-07	0				
DC8QN	Maksimum uzlijetanje	za 16 74 0,5	– 4,9394	– 0,0176 5	8,8401 E-08	0				
DC910	Opšti	– 10 59 6,5	– 1,51369	– 0,0052 5	0	0	11 54 1,7	162,6 98		
DC910	Maksimum penjanje	za 11 19 4,3	– 3,0274	– 0,0108 2	5,4181 E-08	0				
DC910	Maksimum uzlijetanje	za 12 30 8,2	– 0,478	0,0017 08	8,55E- 09	0				
DC930	Opšti	– 13 52 3,2	– 2,66888	– 0,0092 5	0	0	15 80 3,6	– 1 257 ,94		
DC930	Maksimum penjanje	za 11 56 1,8	– 2,94773	– 0,0105 3	5,2756 E-08	0				
DC930	Maksimum uzlijetanje	za 12 97 2	– 2,31038	– 0,0082 6	4,1349 E-08	0				
DC93L W	Opšti	– 13 52 3,2	– 2,66888	– 0,0092 5	0	0	15 80 3,6	– 1 257 ,94		

DC93L W	Maksimum penjanje	za	11 56 1,8	– 2,94773	– 0,0105 3	5,2756 E-08	0				
DC93L W	Maksimum uzlijetanje	za	12 97 2	– 2,31038	– 0,0082 6	4,1349 E-08	0				
DC950	Opšti		– 13 52 3,2	– 2,66888	– 0,0092 5	0	0	15 80 3,6	– 1 257 ,94		
DC950	Maksimum penjanje	za	12 36 5,4	– 2,54939	– 0,0091 1	4,5627 E-08	0				
DC950	Maksimum uzlijetanje	za	14 69 8,5	– 2,13511	– 0,0076 3	3,8212 E-08	0				
DC95H W	Opšti		– 13 52 3,2	– 2,66888	– 0,0092 5	0	0	15 80 3,6	– 1 257 ,94		
DC95H W	Maksimum penjanje	za	12 36 5,4	– 2,54939	– 0,0091 1	4,5627 E-08	0				
DC95H W	Maksimum uzlijetanje	za	14 69 8,5	– 2,13511	– 0,0076 3	3,8212 E-08	0				
DC9Q7	Opšti		– 10 59 6,5	– 1,51369	– 0,0052 5	0	0	11 54 1,7	162,6 98		
DC9Q7	Maksimum penjanje	za	11 19 4,3	– 3,0274	– 0,0108 2	5,4181 E-08	0				
DC9Q7	Maksimum uzlijetanje	za	12 30 8,2	– 0,478	0,0017 08	8,55E- 09	0				
DC9Q9	Opšti		– 13 52 3,2	– 2,66888	– 0,0092 5	0	0	15 80 3,6	– 1 257 ,94		
DC9Q9	Maksimum penjanje	za	11 56 1,8	– 2,94773	– 0,0105 3	5,2756 E-08	0				
DC9Q9	Maksimum uzlijetanje	za	12 97 2	– 2,31038	– 0,0082 6	4,1349 E-08	0				
DHC8	Opšti		2 010, 7	– 19,409	0,0774 3	0	0			54,66 66	– 0,0828
DHC8	Maksimum penjanje	za	6 323, 6	– 21,4445	0,0882 32	0	0				
DHC8	Maksimum uzlijetanje	za	7 026, 2	– 23,8272	0,0980 36	0	0				

DHC830	Opšti		1 623,1	– 18,411	0,075104	0	0			72,6356	– 0,17951
DHC830	Maksimum penjanje	za	6 679	– 21,9919	0,090305	0	0				
DHC830	Maksimum uzlijetanje	za	7 421,1	– 24,4354	0,100339	0	0				
DO228	Maksimum penjanje	za	2 571	– 7,9721	0,07004	– 4,9292E-06	0				
DO228	Maksimum uzlijetanje	za	2 524,3	– 8,067	0,06042	– 6,8678E-06	0				
DO328	Maksimum penjanje	za	7 752,5	– 23,2	0,225	– 0,0000158	0				
DO328	Maksimum uzlijetanje	za	8 138,2	– 28,1	0,199	– 0,000021	0				
ECLIPS E500	Maksimum penjanje	za	947,7	– 0,73662	0,018307	2,63346E-07	– 0,0571				
ECLIPS E500	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	1 077,4	– 1,20966	– 0,00912	1,28125E-07	– 9,84248				
ECLIPS E500	Maksimum uzlijetanje	za	1 039,2	– 1,57439	0,034769	– 0,000002274	– 0,0323				
ECLIPS E500	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	1 258,9	– 1,6144	– 0,00748	3,13285E-08	– 10,7499				
ECLIPS E500	Smanjeni potisak penjanje	za	1 084,2	– 1,38862	0,009974	7,08687E-08	0,048579				
ECLIPS E500	Smanjeni potisak penjanje, visoka temperatura	za	1 168,6	– 1,50732	– 0,01586	3,07776E-07	– 11,2558				
EMB120	Maksimum penjanje	za	4 668	– 11,932	0,0664	0	– 5,663				
EMB120	Maksimum uzlijetanje	za	5 212	– 12,45	0,0728	0	– 6,87				
EMB145	Maksimum penjanje	za	5 554,3	– 6,86092	0,065416	0	– 4,036				
EMB145	Maksimum uzlijetanje	za	7 499,5	– 9,12812	0,045563	0	– 22,89				
EMB14L	Maksimum	za	6 432,	–	0,0690	0	– 5,419				

	penjanje	5	7,56929	04						
EMB14L	Maksimum uzlijetanje	za	7 246,1	– 8,61031	0,232825	0	– 0,9689			
EMB170	Prilaz minimalni potisak	uz	945	– 3,5	– 0,01	0	0			
EMB170	Maksimum penjanje	za	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0			
EMB170	Maksimum uzlijetanje	za	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47			
EMB175	Prilaz minimalni potisak	uz	945	– 3,5	– 0,01	0	0			
EMB175	Maksimum penjanje	za	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0			
EMB175	Maksimum uzlijetanje	za	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47			
EMB190	Prilaz minimalni potisak	uz	1 080	– 3,65	0,011	0	0			
EMB190	Maksimum penjanje	za	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0			
EMB190	Maksimum uzlijetanje	za	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29			
EMB195	Prilaz minimalni potisak	uz	1 080	– 3,65	0,011	0	0			
EMB195	Maksimum penjanje	za	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0			
EMB195	Maksimum uzlijetanje	za	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29			
F10062	Maksimum penjanje	za	10 472	– 9,57	0,137	0	0			
F10062	Maksimum uzlijetanje	za	13 551	– 16,56	0,2804	0	0			
F10065	Maksimum penjanje	za	10 970	– 10,52	0,1238	0	0			
F10065	Maksimum	za	14 81	– 16,72	0,065	0	0			

	uzlijetanje	4								
F28MK2	Maksimum penjanje	za 8 408	– 4,72	0,1048	0	0				
F28MK2	Maksimum uzlijetanje	za 9 851	– 7,68	0,0889	0	0				
F28MK4	Maksimum penjanje	za 8 459	– 4,874	0,0997	0	0				
F28MK4	Maksimum uzlijetanje	za 9 905	– 7,445	0,0765	0	0				
FAL20	Maksimum penjanje	za 4 102	– 2,3831	– 0,1146 5	1,0212 6E-05	0				
FAL20	Maksimum uzlijetanje	za 4 017, 4	– 3,4567	0,0580 24	– 2,4924 7E-06	0				
GII	Maksimum penjanje	za 9 827, 9	– 5,89674	– 0,0196 6	0	0				
GII	Maksimum uzlijetanje	za 11 32 4	– 9,697	0,1539	– 0,0000 04	0				
GII	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za 12 83 3	– 8,35	0,0346	– 0,0000 04	– 74,58				
GII	Smanjeni potisak penjanje	za 6 030	0	– 0,0081	0,0000 002	0				
GII	Smanjeni potisak uzlijetanje	za 9 060	– 7,27	0,121	– 0,0000 03	0				
GII	Smanjeni potisak uzlijetanje, visoka temperatura	za 10 26 6	– 6,25	0,0277	– 0,0000 003	– 59,7				
GIIB	Maksimum penjanje	za 9 827, 9	– 5,89674	– 0,0196 6	0	0				
GIIB	Maksimum uzlijetanje	za 11 32 4	– 9,697	0,1539	– 0,0000 04	0				
GIIB	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za 12 83 3	– 8,35	0,0346	– 0,0000 04	– 74,58				
GIIB	Smanjeni potisak penjanje	za 5 369	0	– 0,0081	0	0				

GIIB	Smanjeni potisak uzlijetanje za	9 060	– 7,27	0,121	– 0,0000 03	0				
GIIB	Smanjeni potisak uzlijetanje, visoka temperatura za	10 26 6	– 6,25	0,0277	– 0,0000 003	– 59,7				
GIV	Maksimum penjanje za	10 77 0	– 10,96	0,1784	– 0,0000 01	0				
GIV	Maksimum penjanje, visoka temperatura za	11 80 5	– 9,4	– 0,0624	0	– 89				
GIV	Maksimum uzlijetanje za	13 72 5	– 18,2	0,3189	– 0,0000 2	0				
GIV	Maksimum penjanje, visoka temperatura za	17 12 9	– 17,6	– 0,0472	0,0000 003	– 114				
GV	Maksimum penjanje za	12 40 0	– 11,6	0,12	0	0				
GV	Maksimum penjanje, visoka temperatura za	14 90 0	– 11,2	– 0,11	0	– 107				
GV	Maksimum uzlijetanje za	14 60 0	– 18,86	0,1649	0	0				
GV	Maksimum penjanje, visoka temperatura za	18 97 0	– 18,4	– 0,115	0	– 126,5				
IA1125	Maksimum penjanje za	3 114, 4	– 3,4992	0,0412 5	– 2,8198 8E-06	0				
IA1125	Maksimum uzlijetanje za	3 460, 5	– 3,888	0,0458 34	– 3,1332 E-06	0				
L1011	Opšti	– 80 22 2,2	– 25,0263	0	0	0	92 89 3,5	– 10 18 6,1		
L1011	Maksimum penjanje za	34 20 4,8	– 43,8172	0,2701 93	2,0153 E-06	0				
L1011	Maksimum uzlijetanje za	40 72 0	– 52,1633	0,3216 59	2,3992 E-06	0				
L10115	Maksimum penjanje za	39 53 2,9	– 44,0258	0,2714 8	2,0249 4E-06	0				
L10115	Maksimum uzlijetanje za	46 84 0	– 52,1633	0,3216 59	2,3992 E-06	0				

LEAR25	Maksimum penjanje	za	2 560, 9	– 1,8352	– 0,0150 9	1,9591 2E-06	0				
LEAR25	Maksimum uzlijetanje	za	2 845, 4	– 2,03911	– 0,0167 7	2,1768 E-06	0				
LEAR35	Maksimum penjanje	za	3 071	– 3,4992	– 0,0039 7	1,3891 5E-06	0				
LEAR35	Maksimum uzlijetanje	za	3 412, 2	– 3,888	– 0,0044 1	1,5435 E-06	0				
MD11G E	Maksimum penjanje	za	47 03 7	– 45,71	0,854	0	– 368,1				
MD11G E	Maksimum uzlijetanje	za	57 15 6	– 42,73	0,303	0	– 357,5				
MD11P W	Maksimum penjanje	za	51 19 7	– 59,27	0,416	0	– 357				
MD11P W	Maksimum uzlijetanje	za	57 66 1	– 51,3	0,513	0	– 426,6				
MD81	Opšti		– 15 38 4	– 10	0,019	0	0	17 91 7	0		
MD81	Maksimum penjanje	za	18 04 0,9	– 8,83022	– 0,0299 3	0	– 114,3				
MD81	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	21 04 7,1	– 12,8373	– 0,0716 3	0	– 151,8				
MD81	Maksimum uzlijetanje	za	18 81 0,5	– 11,1271	0,0926 22	0	– 2,101				
MD81	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	22 67 8,5	– 14,546	– 0,0582 3	0	– 138,4				
MD82	Opšti		– 13 48 8	– 10	0,025	0	0	16 75 0	0		
MD82	Maksimum penjanje	za	16 81 0,1	– 5,36467	0,0483 34	0	– 60,8				
MD82	Maksimum penjanje, visoka temperatura	za	22 60 6,4	– 13,9975	– 0,0917 7	0	– 168,1				
MD82	Maksimum uzlijetanje	za	19 34 4,5	– 15,5531	0,3331 64	0	– 1,031				
MD82	Maksimum penjanje, visoka	za	24 45 2	– 16,6869	0,0057 11	0	– 162,5				

	temperatura									
MD83	Opšti	– 13 84 5	– 13,33	0,019	0	0	17 50 0	0		
MD83	Maksimum za penjanje	18 07 5,2	– 7,63873	0,0589 15	0	– 64,7				
MD83	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	23 18 1,6	– 13,4908	– 0,0934 4	0	– 164				
MD83	Maksimum za uzlijetanje	20 08 0,8	– 11,9047	0,1910 99	0	– 4,078				
MD83	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	25 46 0,4	– 15,5681	– 0,0546 8	0	– 176,1				
MD9025	Opšti	– 31 89 9	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 20 6	0		
MD9025	Maksimum za penjanje	23 88 1	– 30,625	0,2551	0	0				
MD9025	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	27 07 8,4	– 30,625	0	0	– 213,2				
MD9025	Maksimum za uzlijetanje	23 06 6	– 23,5769	0,3147	0	0				
MD9025	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	28 69 7,1	– 23,5769	0	0	– 225,2				
MD9028	Opšti	– 31 89 9	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 20 6	0		
MD9028	Maksimum za penjanje	23 42 1	– 26,5453	0,2599	0	0				
MD9028	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	26 67 8,6	– 26,5453	0	0	– 217,2				
MD9028	Maksimum za uzlijetanje	25 65 6	– 25,3418	0,2419	0	0				
MD9028	Maksimum za penjanje, visoka temperatura	30 52 0	– 25,3418	0	0	– 194,6				
MU3001	Opšti	1 743, 1	– 1,64678	– 0,0020 1	– 1,5642 E-07	0			– 49,67 94	0,545
MU3001	Maksimum za penjanje	1 919, 5	– 1,99614	0,0615	– 2,4050 2E-06	0				

MU3001	Maksimum za uzlijetanje	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				
PA42	Maksimum za penjanje	2 295,2	– 6,6307	0,041917	5,8567E-07	0				
PA42	Maksimum za uzlijetanje	2 219,6	– 5,9898	0,044468	2,8008E-07	0				

Tabela I-8

Koeficijenti za elisne motore

ACFT_ID	Režim rada motora	Efikasnost elise	Instalirana neto pogonska snaga (hp)
BEC58P	Maksimum za penjanje	0,90	261,3
BEC58P	Maksimum za uzlijetanje	0,90	310,0
CNA172	Maksimum za penjanje	0,69	140,0
CNA172	Maksimum za uzlijetanje	0,67	155,0
CNA182	Maksimum za penjanje	0,78	189,8
CNA182	Maksimum za uzlijetanje	0,75	222,4
CNA206	Maksimum za penjanje	0,77	234,0
CNA206	Maksimum za uzlijetanje	0,70	300,0
CNA20T	Maksimum za penjanje	0,77	238,0
CNA20T	Maksimum za uzlijetanje	0,69	310,0
CNA441	Maksimum za penjanje	0,90	620,0
CNA441	Maksimum za uzlijetanje	0,90	635,5
CVR580	Maksimum za penjanje	0,85	3 344,0
CVR580	Maksimum za uzlijetanje	0,85	3 800,0
DC3	Maksimum za penjanje	0,85	1 130,0
DC3	Maksimum za uzlijetanje	0,85	1 302,0
DC6	Maksimum za penjanje	0,90	1 750,0
DC6	Maksimum za uzlijetanje	0,90	1 900,0
DHC6	Maksimum za penjanje	0,90	557,5
DHC6	Maksimum za uzlijetanje	0,90	587,0
DHC6QP	Maksimum za penjanje	0,90	557,5
DHC6QP	Maksimum za uzlijetanje	0,90	587,0
DHC7	Maksimum za penjanje	0,90	846,0
DHC7	Maksimum za uzlijetanje	0,90	940,0
HS748A	Maksimum za penjanje	0,90	1 805,0
HS748A	Maksimum za uzlijetanje	0,90	2 006,0
L188	Maksimum za penjanje	0,90	3 180,0

L188	Maksimum za uzlijetanje	0,90	3 460,0
PA30	Maksimum za penjanje	0,80	130,5
PA30	Maksimum za uzlijetanje	0,80	139,5
SD330	Maksimum za penjanje	0,90	972,0
SD330	Maksimum za uzlijetanje	0,90	1 080,0
SF340	Maksimum za penjanje	0,90	1 587,0
SF340	Maksimum za uzlijetanje	0,90	1 763,0

Tabela I-9

NPD (buka-snaga-udaljenost) podaci

NP D_I D	Mjer a buke	Tip oper acije (Op type)	Režim rada motora (polje „Parametar snage” u tabeli „Avion” navodi vrstu režima rada i jedinicu)	L_ 200 ft	L_40 0ft	L_6 30ft	L_10 00ft	L_2 000ft	L_40 00ft	L_630 0ft	L_1 000 0ft	L_16 000ft	L_25 000ft
2CF 650	LAm ax	A	10 000,0	99, 2	91,9	86,7	81,0	72,1	63,0	56,7	49,6	41,6	33,1
2CF 650	LAm ax	A	25 000,0	105 ,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF 650	LAm ax	D	25 000,0	105 ,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF 650	LAm ax	D	40 000,0	109 ,1	102,3	97,6	92,5	84,3	75,4	69,3	62,6	55,1	47,2
2CF 650	SEL	A	10 000,0	99, 9	95,0	91,4	87,5	81,3	74,6	69,7	64,2	57,7	50,7
2CF 650	SEL	A	25 000,0	103 ,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF 650	SEL	D	25 000,0	103 ,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF 650	SEL	D	40 000,0	106 ,8	102,9	100, 1	97,1	92,0	85,8	81,0	75,9	69,9	63,4
2CF 680	LAm ax	A	7 000,0	96, 3	89,8	85,2	80,2	71,9	63,2	56,9	50,8	44,1	37,7
2CF 680	LAm ax	A	12 000,0	97, 5	90,9	86,3	81,3	73,0	64,4	58,3	52,3	45,8	39,6
2CF 680	LAm ax	D	17 000,0	98, 2	91,5	87,0	82,1	74,2	65,8	59,7	53,6	46,9	40,4

2CF 680	LAm ax	D	25 000,0	98, 5	92,6	88,3	83,7	76,4	68,0	62,0	55,6	48,7	41,8
2CF 680	LAm ax	D	33 000,0	101 ,5	95,8	91,7	87,3	80,2	71,8	65,8	59,4	52,5	45,5
2CF 680	LAm ax	D	41 000,0	104 ,4	99,0	95,2	91,0	84,1	75,8	69,7	63,2	56,0	48,8
2CF 680	SEL	A	7 000,0	98, 1	93,9	90,8	87,4	81,4	75,0	70,3	65,7	60,6	55,7
2CF 680	SEL	A	12 000,0	99, 3	95,0	91,9	88,5	82,5	76,2	71,7	67,2	62,3	57,6
2CF 680	SEL	D	17 000,0	100 ,0	95,6	92,6	89,3	83,7	77,6	73,1	68,5	63,4	58,4
2CF 680	SEL	D	25 000,0	100 ,3	96,7	93,9	90,9	85,9	79,8	75,4	70,5	65,2	59,8
2CF 680	SEL	D	33 000,0	103 ,3	99,9	97,3	94,5	89,7	83,6	79,2	74,3	69,0	63,5
2CF 680	SEL	D	41 000,0	106 ,2	103,1	100, 8	98,2	93,6	87,6	83,1	78,1	72,5	66,8
2CF 68D	LAm ax	A	10 020,0	97, 7	91,0	85,8	81,1	73,0	64,5	58,5	51,7	44,8	38,3
2CF 68D	LAm ax	A	23 190,0	103 ,3	96,5	91,5	86,5	77,5	68,3	61,7	54,6	47,5	40,4
2CF 68D	LAm ax	D	25 940,0	101 ,9	94,6	89,8	85,0	77,5	68,9	62,6	55,3	47,5	37,2
2CF 68D	LAm ax	D	39 180,0	104 ,2	97,6	93,1	89,0	81,7	73,4	66,8	60,1	52,2	42,2
2CF 68D	LAm ax	D	51 530,0	108 ,4	102,1	97,8	93,5	86,7	78,9	72,8	66,3	58,7	49,2
2CF 68D	LAm ax	D	55 500,0	111 ,4	105,1	100, 8	96,5	88,7	82,4	76,3	70,3	62,7	54,0
2CF 68D	SEL	A	10 020,0	99, 5	95,1	91,4	88,3	82,5	76,3	71,9	66,6	61,3	56,3
2CF 68D	SEL	A	23 190,0	105 ,1	100,6	97,1	93,7	87,0	80,1	75,1	69,5	64,0	58,4
2CF 68D	SEL	D	25 940,0	103 ,7	98,7	95,4	92,2	87,0	80,7	76,0	70,2	64,0	55,2
2CF 68D	SEL	D	39 180,0	106 ,0	101,7	98,7	96,2	91,2	85,2	80,2	75,0	68,7	60,2
2CF 68D	SEL	D	51 530,0	110 ,2	106,2	103, 4	100,7	96,2	90,7	86,2	81,2	75,2	67,2
2CF 68D	SEL	D	55 500,0	113 ,2	109,2	106, 4	103,7	98,2	94,2	89,7	85,2	79,2	72,0
2J1 55D	LAm ax	A	500,0	87, 0	79,3	74,0	68,2	59,0	49,2	42,4	35,2	27,6	20,0
2J1	LAm	A	1 000,0	92,	85,4	80,2	74,6	65,6	56,0	49,4	42,4	35,0	27,6

55D	ax			9									
2J1 55D	LAm ax	D	1 500,0	98, 3	90,9	85,7	80,1	71,2	61,7	55,1	48,1	40,7	33,4
2J1 55D	LAm ax	D	2 400,0	103 ,2	97,1	92,5	87,5	79,2	70,0	63,4	56,3	48,7	41,1
2J1 55D	LAm ax	D	2 800,0	107 ,7	101,4	96,9	91,8	83,5	74,2	67,7	60,6	53,0	45,4
2J1 55D	SEL	A	500,0	87, 3	81,9	78,1	73,8	66,9	59,3	54,0	48,3	42,3	36,2
2J1 55D	SEL	A	1 000,0	93, 3	88,1	84,4	80,3	73,6	66,3	61,1	55,6	49,7	43,8
2J1 55D	SEL	D	1 500,0	99, 5	94,3	90,6	86,5	79,9	72,6	67,5	62,0	56,1	50,3
2J1 55D	SEL	D	2 400,0	106 ,2	102,4	99,3	95,8	89,8	82,8	77,8	72,2	66,1	59,9
2J1 55D	SEL	D	2 800,0	109 ,9	106,0	102, 9	99,4	93,3	86,4	81,3	75,7	69,6	63,4
2JT 8D	LAm ax	A	3 000,0	102 ,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT 8D	LAm ax	A	6 000,0	105 ,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5
2JT 8D	LAm ax	D	8 000,0	108 ,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT 8D	LAm ax	D	10 000,0	111 ,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT 8D	LAm ax	D	12 000,0	115 ,9	108,9	104, 3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT 8D	LAm ax	D	14 000,0	120 ,8	113,4	109, 4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT 8D	SEL	A	3 000,0	102 ,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT 8D	SEL	A	6 000,0	106 ,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT 8D	SEL	D	8 000,0	108 ,8	103,9	100, 5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT 8D	SEL	D	10 000,0	111 ,4	107,2	104, 3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT 8D	SEL	D	12 000,0	115 ,1	111,1	108, 4	105,5	100, 2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1
2JT 8D	SEL	D	14 000,0	119 ,8	115,9	113, 3	110,5	105, 4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT 8D2	LAm ax	A	4 000,0	89, 8	82,7	78,0	73,2	65,6	57,3	51,1	44,5	37,7	31,3
2JT 8D2	LAm ax	A	4 667,0	90, 8	83,6	79,0	74,2	66,6	58,2	52,0	45,4	38,6	32,2

2JT 8D2	LAm ax	A	5 333,0	91, 8	84,6	79,9	75,1	67,5	59,1	52,9	46,3	39,4	33,0
2JT 8D2	LAm ax	A	6 000,0	92, 9	85,6	80,9	76,1	68,4	60,0	53,8	47,1	40,3	33,9
2JT 8D2	LAm ax	D	9 000,0	100 ,6	93,9	89,5	84,8	77,3	69,0	62,9	56,1	49,2	42,5
2JT 8D2	LAm ax	D	11 000,0	103 ,0	96,3	91,9	87,2	79,6	71,2	65,0	58,2	51,2	44,4
2JT 8D2	LAm ax	D	13 000,0	105 ,4	98,7	94,2	89,5	81,8	73,3	67,1	60,2	53,1	46,3
2JT 8D2	LAm ax	D	15 000,0	107 ,8	101,1	96,6	91,8	84,1	75,5	69,2	62,2	55,1	48,2
2JT 8D2	LAm ax	D	17 000,0	110 ,2	103,5	99,0	94,2	86,4	77,6	71,3	64,2	57,0	50,1
2JT 8D2	LAm ax	D	19 000,0	112 ,6	105,9	101, 4	96,5	88,6	79,8	73,4	66,2	59,0	52,0
2JT 8D2	SEL	A	4 000,0	91, 5	87,5	84,7	81,9	77,1	71,6	67,2	62,4	57,5	52,9
2JT 8D2	SEL	A	4 667,0	92, 6	88,5	85,8	82,9	78,1	72,6	68,2	63,4	58,5	53,8
2JT 8D2	SEL	A	5 333,0	93, 7	89,6	86,8	83,9	79,1	73,6	69,2	64,4	59,4	54,8
2JT 8D2	SEL	A	6 000,0	94, 7	90,6	87,8	84,9	80,1	74,6	70,2	65,4	60,4	55,7
2JT 8D2	SEL	D	9 000,0	100 ,1	96,3	93,7	91,0	86,3	80,8	76,6	71,6	66,5	61,7
2JT 8D2	SEL	D	11 000,0	102 ,4	98,7	96,1	93,3	88,6	83,0	78,7	73,7	68,7	63,8
2JT 8D2	SEL	D	13 000,0	104 ,8	101,0	98,5	95,6	90,9	85,2	80,9	75,9	70,8	65,9
2JT 8D2	SEL	D	15 000,0	107 ,1	103,4	100, 8	98,0	93,1	87,4	83,1	78,0	72,9	68,0
2JT 8D2	SEL	D	17 000,0	109 ,5	105,7	103, 2	100,3	95,4	89,6	85,2	80,2	75,0	70,1
2JT 8D2	SEL	D	19 000,0	111 ,8	108,1	105, 5	102,7	97,7	91,8	87,4	82,3	77,2	72,2
2JT 8D H	LAm ax	A	3 000,0	88, 6	83,0	76,9	71,2	62,7	54,1	48,0	41,2	33,4	25,2
2JT 8D H	LAm ax	A	6 000,0	93, 9	88,7	84,5	79,9	72,5	64,0	57,8	50,8	42,9	34,3
2JT 8D H	LAm ax	D	8 000,0	101 ,1	94,5	90,0	85,2	77,5	68,8	62,5	55,4	47,3	38,7

2JT 8D H	LAm ax	D	10 000,0	103 ,5	96,9	92,5	87,7	79,9	71,2	64,8	57,6	49,6	41,2
2JT 8D H	LAm ax	D	12 000,0	108 ,0	101,4	97,0	92,2	84,5	75,8	69,4	62,4	54,4	45,9
2JT 8D H	LAm ax	D	14 000,0	110 ,7	104,2	99,8	95,1	87,5	79,0	72,8	65,9	58,2	50,0
2JT 8D H	SEL	A	3 000,0	92, 6	88,5	85,0	81,2	75,5	69,0	64,1	58,5	51,9	44,9
2JT 8D H	SEL	A	6 000,0	97, 9	93,6	90,8	87,9	83,0	76,7	71,7	65,9	59,2	51,8
2JT 8D H	SEL	D	8 000,0	99, 5	95,8	93,2	90,3	85,4	79,0	73,8	67,9	61,1	53,6
2JT 8D H	SEL	D	10 000,0	103 ,6	99,9	97,3	94,4	89,5	83,0	77,8	71,8	65,0	57,7
2JT 8D H	SEL	D	12 000,0	107 ,2	103,5	100, 9	98,0	93,1	86,7	81,5	75,6	68,9	61,5
2JT 8D H	SEL	D	14 000,0	110 ,8	107,2	104, 6	101,8	97,0	90,6	85,6	79,9	73,4	66,4
2JT 8DL	LAm ax	A	3 000,0	92, 7	85,7	80,8	75,8	67,8	59,0	52,6	45,4	37,2	28,7
2JT 8DL	LAm ax	A	6 000,0	96, 7	89,9	85,3	80,4	72,4	63,6	57,2	50,0	41,8	33,2
2JT 8DL	LAm ax	D	8 000,0	102 ,0	95,2	90,7	85,8	77,8	69,0	62,6	55,5	47,3	38,7
2JT 8DL	LAm ax	D	10 000,0	105 ,7	98,5	93,9	89,0	81,0	72,2	65,8	58,6	50,6	42,0
2JT 8DL	LAm ax	D	12 000,0	109 ,3	102,5	98,0	93,2	85,3	76,5	70,0	62,9	54,9	46,4
2JT 8DL	LAm ax	D	14 000,0	112 ,5	105,8	101, 3	96,4	88,5	79,5	72,9	65,7	57,6	49,1
2JT 8DL	SEL	A	3 000,0	94, 7	90,2	87,0	83,7	78,4	71,7	66,5	60,4	53,5	46,1
2JT 8DL	SEL	A	6 000,0	97, 9	94,0	91,2	88,2	83,0	76,5	71,2	65,2	58,3	50,8
2JT 8DL	SEL	D	8 000,0	101 ,2	97,3	94,5	91,5	86,3	79,7	74,5	68,5	61,6	54,1
2JT	SEL	D	10 000,0	104	101,3	98,4	95,3	90,1	83,6	78,3	72,4	65,5	58,1

8DL				,6									
2JT 8DL	SEL	D	12 000,0	108 ,1	104,7	101, 9	99,0	94,0	87,4	82,1	76,2	69,4	62,1
2JT 8DL	SEL	D	14 000,0	111 ,7	108,0	105, 3	102,4	97,3	90,6	85,3	79,2	72,3	65,0
2JT 8D N	LAm ax	A	3 000,0	90, 6	84,2	79,7	74,9	67,3	59,2	53,6	47,7	41,5	35,4
2JT 8D N	LAm ax	A	5 000,0	95, 8	89,3	84,8	80,0	72,4	64,3	58,8	52,9	46,6	40,5
2JT 8D N	LAm ax	D	6 000,0	96, 8	90,8	86,5	81,8	74,1	65,8	59,9	53,7	47,0	40,4
2JT 8D N	LAm ax	D	8 000,0	101 ,2	95,2	90,9	86,1	78,5	70,2	64,4	58,2	51,6	45,0
2JT 8D N	LAm ax	D	10 000,0	105 ,1	99,1	94,7	90,0	82,3	73,8	67,9	61,6	54,8	48,0
2JT 8D N	LAm ax	D	12 000,0	108 ,5	102,5	98,1	93,3	85,5	77,0	71,0	64,6	57,8	51,0
2JT 8D N	LAm ax	D	14 000,0	111 ,4	105,4	101, 0	96,3	88,5	80,1	74,1	67,8	60,9	54,2
2JT 8D N	LAm ax	D	16 000,0	113 ,8	107,8	103, 4	98,7	90,9	82,5	76,5	70,1	63,3	56,6
2JT 8D N	SEL	A	3 000,0	94, 0	90,4	87,5	84,2	78,4	71,7	66,7	61,3	55,3	49,3
2JT 8D N	SEL	A	5 000,0	98, 5	94,9	92,1	88,8	83,0	76,3	71,4	66,0	60,0	53,9
2JT 8D N	SEL	D	6 000,0	98, 6	94,8	92,0	88,8	83,4	77,4	73,0	68,3	63,1	57,9
2JT 8D N	SEL	D	8 000,0	102 ,7	99,0	96,1	92,9	87,6	81,5	77,2	72,5	67,4	62,3
2JT 8D N	SEL	D	10 000,0	106 ,6	102,9	100, 0	96,8	91,3	85,1	80,7	75,9	70,6	65,3
2JT 8D N	SEL	D	12 000,0	110 ,2	106,4	103, 5	100,2	94,7	88,4	83,9	79,0	73,7	68,3

2JT 8D N	SEL	D	14 000,0	113 ,1	109,5	106, 7	103,5	98,0	91,8	87,3	82,4	77,0	71,6
2JT 8D N	SEL	D	16 000,0	115 ,9	112,3	109, 5	106,3	100, 8	94,6	90,1	85,2	79,8	74,4
2JT 8D Q	LAm ax	A	3 000,0	94, 9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8
2JT 8D Q	LAm ax	A	6 000,0	99, 1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT 8D Q	LAm ax	D	8 000,0	104 ,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT 8D Q	LAm ax	D	10 000,0	109 ,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT 8D Q	LAm ax	D	12 000,0	114 ,6	107,9	103, 3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT 8D Q	LAm ax	D	14 000,0	120 ,1	113,4	108, 8	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9
2JT 8D Q	SEL	A	3 000,0	94, 6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2
2JT 8D Q	SEL	A	6 000,0	99, 8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT 8D Q	SEL	D	8 000,0	104 ,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT 8D Q	SEL	D	10 000,0	109 ,0	105,2	102, 5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT 8D Q	SEL	D	12 000,0	113 ,8	110,1	107, 4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT 8D Q	SEL	D	14 000,0	119 ,1	115,4	112, 8	110,0	105, 1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4
2JT 8D W	LAm ax	A	3 000,0	102 ,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT 8D	LAm ax	A	6 000,0	105 ,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5

W													
2JT 8D W	LAm ax	D	8 000,0	108 ,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT 8D W	LAm ax	D	10 000,0	111 ,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT 8D W	LAm ax	D	12 000,0	115 ,9	108,9	104,3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT 8D W	LAm ax	D	14 000,0	120 ,8	113,4	109,4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT 8D W	SEL	A	3 000,0	102 ,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT 8D W	SEL	A	6 000,0	106 ,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT 8D W	SEL	D	8 000,0	108 ,8	103,9	100,5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT 8D W	SEL	D	10 000,0	111 ,4	107,2	104,3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT 8D W	SEL	D	12 000,0	115 ,1	111,1	108,4	105,5	100,2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1
2JT 8D W	SEL	D	14 000,0	119 ,8	115,9	113,3	110,5	105,4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT 8Q W	LAm ax	A	3 000,0	94, 9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8
2JT 8Q W	LAm ax	A	6 000,0	99, 1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT 8Q W	LAm ax	D	8 000,0	104 ,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT 8Q W	LAm ax	D	10 000,0	109 ,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT 8Q W	LAm ax	D	12 000,0	114 ,6	107,9	103,3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT	LAm	D	14 000,0	120	113,4	108,	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9

8Q W	ax			,1		8							
2JT 8Q W	SEL	A	3 000,0	94, 6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2
2JT 8Q W	SEL	A	6 000,0	99, 8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT 8Q W	SEL	D	8 000,0	104 ,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT 8Q W	SEL	D	10 000,0	109 ,0	105,2	102, 5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT 8Q W	SEL	D	12 000,0	113 ,8	110,1	107, 4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT 8Q W	SEL	D	14 000,0	119 ,1	115,4	112, 8	110,0	105, 1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4
2P W5 35	LAm ax	A	500,0	89, 5	81,8	76,3	70,3	60,6	50,0	42,6	34,6	26,2	17,7
2P W5 35	LAm ax	A	700,0	89, 6	82,2	76,9	71,1	61,6	51,2	43,9	36,1	28,7	19,5
2P W5 35	LAm ax	D	1 200,0	96, 1	87,5	81,6	75,4	65,6	55,3	48,3	40,9	33,2	25,6
2P W5 35	LAm ax	D	1 600,0	99, 2	89,9	83,7	77,2	67,2	57,0	50,2	43,1	35,8	28,8
2P W5 35	LAm ax	D	2 000,0	100 ,7	92,2	86,4	80,3	70,9	61,1	54,4	47,4	40,2	33,1
2P W5 35	LAm ax	D	3 000,0	103 ,5	96,4	91,5	86,1	77,3	67,9	61,3	54,3	46,8	39,4
2P W5 35	SEL	A	500,0	89, 4	84,8	81,3	77,4	70,8	63,2	57,8	51,9	45,6	39,1
2P W5 35	SEL	A	700,0	89, 3	85,1	81,8	78,1	71,7	64,5	59,3	53,5	47,3	41,0
2P W5 35	SEL	D	1 200,0	90, 8	87,1	84,1	80,7	74,7	67,8	62,8	57,2	51,1	44,9

2P W5 35	SEL	D	1 600,0	92, 6	89,0	86,2	82,9	77,2	70,6	65,8	60,5	54,7	48,8
2P W5 35	SEL	D	2 000,0	96, 0	92,3	89,4	86,1	80,4	73,9	69,2	64,0	58,3	52,6
2P W5 35	SEL	D	3 000,0	102 ,3	98,9	96,2	93,1	87,7	81,5	77,0	72,0	66,6	61,1
2R2 800	LAm ax	A	30,0	92, 6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2 800	LAm ax	A	100,0	103 ,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2 800	LAm ax	D	30,0	92, 6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2 800	LAm ax	D	100,0	103 ,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2 800	SEL	A	30,0	96, 9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2 800	SEL	A	100,0	107 ,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
2R2 800	SEL	D	30,0	96, 9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2 800	SEL	D	100,0	107 ,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
3JT 8D	LAm ax	A	3 000,0	104 ,6	96,6	90,6	84,3	75,8	66,5	60,0	53,0	44,8	36,4
3JT 8D	LAm ax	A	6 000,0	107 ,4	98,9	93,5	87,8	79,2	70,5	63,9	57,1	49,1	40,5
3JT 8D	LAm ax	D	8 000,0	110 ,6	102,7	97,6	91,9	83,8	75,2	68,5	61,9	54,0	45,8
3JT 8D	LAm ax	D	10 000,0	113 ,6	106,3	101, 5	96,6	88,3	79,7	73,8	66,9	59,2	50,9
3JT 8D	LAm ax	D	12 000,0	117 ,9	110,9	106, 3	101,4	93,1	84,8	78,8	72,1	64,8	56,6
3JT 8D	LAm ax	D	14 000,0	122 ,8	115,4	111, 4	106,5	98,4	90,2	84,3	77,8	70,6	62,8
3JT 8D	SEL	A	3 000,0	104 ,3	99,2	94,9	90,5	84,8	77,6	72,9	67,4	60,8	53,8
3JT 8D	SEL	A	6 000,0	108 ,1	102,5	98,7	95,0	89,2	82,9	78,1	72,7	66,1	58,9
3JT 8D	SEL	D	8 000,0	110 ,8	105,9	102, 5	98,8	93,5	87,7	82,5	77,1	70,9	64,0
3JT 8D	SEL	D	10 000,0	113 ,4	109,2	106, 3	103,1	97,7	91,5	87,0	81,8	75,5	68,7

3JT 8D	SEL	D	12 000,0	117 ,1	113,1	110, 4	107,5	102, 2	96,3	91,9	87,0	80,8	74,1
3JT 8D	SEL	D	14 000,0	121 ,8	117,9	115, 3	112,5	107, 4	101,7	97,3	92,3	86,5	80,4
3JT 8D Q	LAm ax	A	3 000,0	96, 9	90,2	85,6	80,6	72,8	64,3	58,1	51,2	43,3	34,8
3JT 8D Q	LAm ax	A	6 000,0	101 ,1	94,4	89,8	84,8	77,0	68,5	62,3	55,4	47,5	39,0
3JT 8D Q	LAm ax	D	8 000,0	106 ,1	99,4	94,8	89,8	82,0	73,6	67,5	60,6	52,9	44,6
3JT 8D Q	LAm ax	D	10 000,0	111 ,2	104,5	99,9	95,0	87,2	78,8	72,8	66,1	58,5	50,5
3JT 8D Q	LAm ax	D	12 000,0	116 ,6	109,9	105, 3	100,4	92,5	84,3	78,4	71,7	64,4	56,6
3JT 8D Q	LAm ax	D	14 000,0	122 ,1	115,4	110, 8	106,0	98,1	89,9	84,1	77,6	70,4	62,9
3JT 8D Q	SEL	A	3 000,0	96, 6	92,8	89,8	86,8	81,8	75,4	71,0	65,6	59,2	52,2
3JT 8D Q	SEL	A	6 000,0	101 ,8	98,0	95,1	92,0	87,0	80,9	76,2	70,8	64,4	57,4
3JT 8D Q	SEL	D	8 000,0	106 ,3	102,6	99,7	96,7	91,7	85,7	81,1	75,8	69,6	62,8
3JT 8D Q	SEL	D	10 000,0	111 ,0	107,2	104, 5	101,5	96,6	90,6	86,1	81,0	74,9	68,3
3JT 8D Q	SEL	D	12 000,0	115 ,8	112,1	109, 4	106,5	101, 6	95,8	91,3	86,2	80,4	74,1
3JT 8D Q	SEL	D	14 000,0	121 ,1	117,4	114, 8	112,0	107, 1	101,4	97,0	92,1	86,4	80,4
3JT 8E5	LAm ax	A	3 000,0	96, 4	89,3	84,5	79,3	71,3	62,6	56,1	49,0	41,0	32,0
3JT 8E5	LAm ax	A	5 000,0	98, 0	91,3	86,7	81,8	74,0	65,4	59,1	52,2	44,3	35,6
3JT 8E5	LAm ax	D	7 000,0	104 ,7	97,8	93,0	87,8	79,5	70,3	63,4	55,8	47,3	38,0

3JT 8E5	LAm ax	D	10 000,0	109 ,2	102,3	97,5	92,4	84,2	75,1	68,4	61,3	53,3	44,7
3JT 8E5	LAm ax	D	12 000,0	112 ,1	105,3	100, 6	95,6	87,7	79,3	73,2	66,7	59,5	51,5
3JT 8E5	LAm ax	D	14 000,0	115 ,5	108,7	104, 1	99,1	91,4	83,1	77,1	70,9	63,9	56,2
3JT 8E5	SEL	A	3 000,0	98, 2	93,4	90,1	86,5	80,8	74,4	69,5	63,9	57,5	50,0
3JT 8E5	SEL	A	5 000,0	99, 8	95,4	92,3	89,0	83,5	77,2	72,5	67,1	60,8	53,6
3JT 8E5	SEL	D	7 000,0	106 ,5	101,9	98,6	95,0	89,0	82,1	76,8	70,7	63,8	56,0
3JT 8E5	SEL	D	10 000,0	111 ,0	106,4	103, 1	99,6	93,7	86,9	81,8	76,2	69,8	62,7
3JT 8E5	SEL	D	12 000,0	113 ,9	109,4	106, 2	102,8	97,2	91,1	86,6	81,6	76,0	69,5
3JT 8E5	SEL	D	14 000,0	117 ,3	112,8	109, 7	106,3	100, 9	94,9	90,5	85,8	80,4	74,2
3JT 8E7	LAm ax	A	3 000,0	95, 1	88,3	84,0	78,3	70,1	61,1	54,4	47,2	39,2	30,4
3JT 8E7	LAm ax	A	5 000,0	98, 1	91,3	86,5	81,3	73,1	64,1	57,4	50,2	42,2	33,4
3JT 8E7	LAm ax	D	7 000,0	103 ,9	97,0	92,2	87,0	78,7	69,5	62,6	55,0	46,5	37,2
3JT 8E7	LAm ax	D	10 000,0	109 ,1	102,2	97,4	92,2	83,9	74,7	68,0	60,8	52,9	44,0
3JT 8E7	LAm ax	D	12 000,0	111 ,9	105,2	100, 4	95,4	87,4	78,6	72,1	65,1	57,0	47,9
3JT 8E7	LAm ax	D	14 000,0	114 ,6	107,9	103, 2	98,2	90,3	81,7	75,2	68,3	60,5	51,7
3JT 8E7	SEL	A	3 000,0	96, 9	92,4	89,6	85,5	79,6	72,9	67,8	62,1	55,7	48,4
3JT 8E7	SEL	A	5 000,0	99, 9	95,4	92,1	88,5	82,6	75,9	70,8	65,1	58,7	51,4
3JT 8E7	SEL	D	7 000,0	105 ,7	101,1	97,8	94,2	88,2	81,3	76,0	69,9	63,0	55,2
3JT 8E7	SEL	D	10 000,0	110 ,9	106,3	103, 0	99,4	93,4	86,5	81,4	75,7	69,4	62,0
3JT 8E7	SEL	D	12 000,0	113 ,7	109,3	106, 0	102,6	96,9	90,4	85,5	80,0	73,5	65,9
3JT 8E7	SEL	D	14 000,0	116 ,4	112,0	108, 8	105,4	99,8	93,5	88,6	83,2	77,0	69,7
4R2 800	LAm ax	A	30,0	95, 6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2	LAm	A	100,0	106	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9

800	ax			,5									
4R2 800	LAm ax	D	30,0	95, 6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2 800	LAm ax	D	100,0	106, 5	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9
4R2 800	SEL	A	30,0	99, 9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2 800	SEL	A	100,0	110, 5	106,0	102, 9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
4R2 800	SEL	D	30,0	99, 9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2 800	SEL	D	100,0	110, 5	106,0	102, 9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
501 D13	LAm ax	A	30,0	93, 0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501 D13	LAm ax	A	100,0	96, 8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501 D13	LAm ax	D	30,0	93, 0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501 D13	LAm ax	D	100,0	96, 8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501 D13	SEL	A	30,0	95, 0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4
501 D13	SEL	A	100,0	97, 1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
501 D13	SEL	D	30,0	95, 0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4
501 D13	SEL	D	100,0	97, 1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
737 8M AX	LAm ax	A	3 000	90, 4	83,4	78,7	73,8	65,9	57,1	50,7	43,6	36,5	29,7
737 8M AX	LAm ax	A	4 000	90, 5	83,4	78,8	73,8	65,9	57,1	50,6	43,5	36,4	29,6
737 8M AX	LAm ax	A	5 000	90, 7	83,7	79	74,1	66,1	57,2	50,7	43,6	36,5	29,6
737 8M AX	LAm ax	A	6 000	91	84	79,4	74,4	66,5	57,6	51	43,9	36,7	29,9
737 8M AX	LAm ax	A	7 000	91, 5	84,4	79,8	74,8	66,9	58	51,5	44,3	37,1	30,2
737	LAm	D	10 000	92,	85,8	81,4	76,6	68,9	60,2	53,9	46,8	39,7	33

8M AX	ax			4									
737 8M AX	LAm ax	D	13 000	94, 2	87,7	83,2	78,4	70,7	62	55,6	48,5	41,4	34,6
737 8M AX	LAm ax	D	16 000	96	89,4	84,9	80,1	72,4	63,7	57,3	50,3	43,2	36,5
737 8M AX	LAm ax	D	19 000	97, 6	91	86,5	81,8	74	65,3	59	52,1	45,1	38,4
737 8M AX	LAm ax	D	22 000	99, 2	92,6	88,1	83,4	75,6	67	60,8	54	47,1	40,5
737 8M AX	LAm ax	D	24 500	100 ,6	94	89,5	84,8	77	68,5	62,4	55,7	48,9	42,5
737 8M AX	SEL	A	3 000	92, 6	88,4	85,6	82,4	77,2	70,9	66,1	60,8	55,4	50,2
737 8M AX	SEL	A	4 000	92, 7	88,6	85,8	82,6	77,3	71	66,2	60,9	55,5	50,4
737 8M AX	SEL	A	5 000	93	88,9	86,1	82,9	77,6	71,3	66,5	61,1	55,7	50,6
737 8M AX	SEL	A	6 000	93, 3	89,3	86,4	83,2	77,9	71,6	66,8	61,4	56	50,8
737 8M AX	SEL	A	7 000	93, 7	89,6	86,8	83,6	78,3	72	67,1	61,8	56,3	51,1
737 8M AX	SEL	D	10 000	94, 3	90,4	87,6	84,5	79,1	72,9	68,3	63,2	58	53,1
737 8M AX	SEL	D	13 000	96, 1	92,2	89,4	86,3	80,8	74,5	69,9	64,8	59,6	54,8
737 8M AX	SEL	D	16 000	97, 6	93,7	90,9	87,8	82,5	76,3	71,7	66,7	61,6	56,9
737 8M AX	SEL	D	19 000	98, 8	95	92,3	89,3	84	78	73,6	68,7	63,8	59,1
737 8M AX	SEL	D	22 000	100	96,2	93,6	90,6	85,6	79,8	75,5	70,8	66,1	61,7

737 8M AX	SEL	D	24 500	100 ,9	97,2	94,6	91,7	86,9	81,4	77,4	72,8	68,3	64,1
A35 0- 941	LAm ax	A	1 000	91, 21	84,42	79,8 3	74,97	67,1 5	58,68	52,65	46,0 6	38,92	31,73
A35 0- 941	LAm ax	A	10 000	92, 16	85,43	80,8 3	75,99	68,3 1	59,92	53,97	47,3 4	40,08	32,68
A35 0- 941	LAm ax	A	17 000	94, 76	87,92	83,1 8	78,16	70,2 3	61,75	55,72	49,0 6	41,55	33,91
A35 0- 941	LAm ax	D	25 000	92, 83	85,22	80,6	75,75	68,2 2	60	54,03	47,2 7	39,73	31,65
A35 0- 941	LAm ax	D	35 000	95, 16	88,13	83,3 3	78,27	70,3 8	61,9	55,87	49,1 5	41,66	33,82
A35 0- 941	LAm ax	D	50 000	99, 67	92,61	87,7 5	82,5	74,4 5	66,01	60	53,3 4	45,7	37,42
A35 0- 941	LAm ax	D	70 000	103 ,74	96,78	91,9 8	86,87	78,8	70,01	63,7	56,7 1	48,8	40,63
A35 0- 941	SEL	A	1 000	94, 18	89,98	86,9 6	83,74	78,4 2	72,25	67,64	62,4 5	56,7	50,92
A35 0- 941	SEL	A	10 000	95, 52	91,32	88,2 9	85,06	79,7 8	73,75	69,24	64,1 7	58,36	52,34
A35 0- 941	SEL	A	17 000	97, 74	93,39	90,3	87,01	81,6 8	75,62	71,18	66,0 9	60,23	54
A35 0- 941	SEL	D	25 000	95, 67	90,95	87,6 7	84,23	78,7 3	72,73	68,33	63,2 4	57,19	50,52
A35 0- 941	SEL	D	35 000	97, 28	92,81	89,7	86,39	81,0 4	75,18	70,92	65,8 3	59,85	53,36
A35 0- 941	SEL	D	50 000	100 ,98	96,76	93,7 9	90,43	85,1 1	79,2	74,81	69,7 7	63,84	57,37
A35 0- 941	SEL	D	70 000	104 ,66	100,7 4	97,8 2	94,68	89,4 9	83,56	79,09	73,9 4	67,84	61,27
AT R72	LAm ax	A	890	86, 6	79,4	74,4	69,2	61,1	52,5	46,6	40	32,7	25

AT R72	LAm ax	A	900	86, 6	79,4	74,4	69,2	61,1	52,5	46,6	40	32,7	25
AT R72	LAm ax	A	1 250	86, 7	79,5	74,5	69,3	61,2	52,6	46,6	40	32,6	24,8
AT R72	LAm ax	A	1 600	87, 5	80,2	75,1	69,9	61,9	53,4	47,4	40,8	33,4	25,7
AT R72	LAm ax	D	3 000	87, 7	81,1	76,7	71,9	64,4	56,7	50,9	44,1	37,2	29,9
AT R72	LAm ax	D	3 600	89, 4	82,8	78,6	73,9	66,3	58	52,2	45,5	38,8	31,5
AT R72	LAm ax	D	4 200	91, 1	84,5	80,6	75,9	68,2	59,8	53,9	47,1	40,2	32,9
AT R72	LAm ax	D	4 800	92, 8	86,3	82,5	77,9	70,1	62,1	56	48,8	41,5	33,8
AT R72	LAm ax	D	4 900	94, 6	88,2	84	79,7	72,9	65,7	60,8	55,3	50	43,9
AT R72	LAm ax	D	5 300	95, 7	89,5	85,2	81	74,3	67,3	62,4	57	51,7	45,6
AT R72	LAm ax	D	5 310	95, 7	89,5	85,2	81	74,3	67,3	62,4	57	51,7	45,6
AT R72	SEL	A	890	89, 7	85	81,7	78,2	72,8	66,9	62,6	57,7	52,1	45,9
AT R72	SEL	A	900	89, 7	85	81,7	78,2	72,8	66,9	62,6	57,7	52,1	45,9
AT R72	SEL	A	1 250	89, 4	84,7	81,5	78,1	72,8	66,8	62,5	57,6	51,8	45,6
AT R72	SEL	A	1 600	89, 7	85,1	81,8	78,4	73,1	67,3	63	58,1	52,4	46,2
AT R72	SEL	D	3 000	88, 9	84,8	82	79	74,3	68,9	64,9	60	54,6	48,6
AT R72	SEL	D	3 600	90	85,9	83,2	80,3	75,5	70,3	66,4	61,6	56,4	50,5
AT R72	SEL	D	4 200	91, 1	87,1	84,4	81,6	77	71,9	67,9	63	57,8	51,9
AT R72	SEL	D	4 800	92, 2	88,2	85,6	82,9	78,8	73,8	69,6	64,4	58,8	52,7
AT R72	SEL	D	4 900	92, 9	89,4	86,9	84,3	80,3	75,9	72,9	69,3	65,5	61,3
AT R72	SEL	D	5 300	93, 7	90,2	87,7	85,2	81,4	77,1	74,1	70,6	66,8	62,6
AT R72	SEL	D	5 310	93, 7	90,2	87,7	85,2	81,4	77,1	74,1	70,6	66,8	62,6
A31 0	LAm ax	A	3 000,0	92, 2	86,2	81,7	77,0	69,2	60,4	54,0	47,1	39,4	31,4

A310	LAm ax	A	12 000,0	95,5	89,4	84,4	79,2	70,8	61,9	55,6	48,6	40,8	32,6
A310	LAm ax	D	20 000,0	101,6	93,8	88,6	82,7	73,0	63,1	56,1	48,3	40,1	31,8
A310	LAm ax	D	30 000,0	103,4	95,3	89,9	84,2	75,4	66,1	59,6	52,5	44,5	36,1
A310	LAm ax	D	40 000,0	104,4	96,9	91,9	86,6	78,3	69,2	62,7	55,7	48,0	39,7
A310	LAm ax	D	50 000,0	108,8	101,6	96,7	91,5	83,0	73,7	67,7	61,0	53,3	44,8
A310	SEL	A	3 000,0	97,5	93,3	90,1	87,0	81,6	75,7	71,2	66,4	60,0	51,9
A310	SEL	A	12 000,0	98,9	94,5	91,3	88,0	82,6	76,4	71,8	66,4	60,5	52,3
A310	SEL	D	20 000,0	102,7	98,3	94,5	90,5	83,8	76,5	71,6	66,1	59,5	52,7
A310	SEL	D	30 000,0	103,7	99,2	95,8	92,3	86,7	80,4	75,8	70,4	64,3	57,6
A310	SEL	D	40 000,0	104,5	100,4	97,6	94,4	89,2	83,4	79,0	73,9	68,0	61,4
A310	SEL	D	50 000,0	108,0	103,9	101,2	98,2	93,3	87,8	83,6	78,6	72,9	66,4
AE3007	LAm ax	A	2 000,0	85,5	78,7	74,2	69,3	61,5	52,7	46,4	39,3	31,2	22,7
AE3007	LAm ax	A	3 000,0	90,4	83,5	78,7	73,5	65,5	56,8	50,6	43,6	35,4	26,9
AE3007	LAm ax	D	4 000,0	90,8	84,3	79,8	75,1	67,5	58,9	52,6	45,5	37,4	28,6
AE3007	LAm ax	D	5 000,0	93,0	86,6	82,1	77,4	69,8	61,2	54,9	47,8	39,8	31,3
AE3007	LAm ax	D	6 000,0	96,0	89,5	85,0	80,3	72,6	64,0	57,7	50,6	42,5	34,0
AE3007	SEL	A	2 000,0	89,8	85,6	82,7	79,5	74,1	67,8	63,2	57,7	51,4	44,3
AE3007	SEL	A	3 000,0	92,7	88,6	85,6	82,3	77,0	70,9	66,3	61,0	54,8	47,9
AE3007	SEL	D	4 000,0	91,7	88,1	85,4	82,5	77,7	72,0	67,6	62,4	56,1	49,1
AE3007	SEL	D	5 000,0	93,6	90,0	87,4	84,6	79,8	74,2	69,9	64,8	58,7	51,9
AE3007	SEL	D	6 000,0	96,7	93,0	90,3	87,5	82,8	77,2	72,8	67,7	61,6	54,9
AE300C	LAm ax	A	1 100,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE3	LAm	A	1 400,0	88,	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6

00C	ax			6									
AE3 00C	LAm ax	A	1 900,0	88, 6	80,7	75,3	69,5	60,6	51,3	44,9	38,1	31,3	24,5
AE3 00C	LAm ax	D	3 500,0	90, 6	83,5	78,4	73,1	64,4	55,2	48,7	42,0	34,7	27,5
AE3 00C	LAm ax	D	4 500,0	92, 7	85,7	80,7	75,5	67,1	58,1	51,9	45,2	38,3	31,4
AE3 00C	LAm ax	D	5 500,0	94, 7	88,0	83,3	78,2	69,9	60,9	54,7	47,9	40,9	33,9
AE3 00C	SEL	A	1 100,0	91, 1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE3 00C	SEL	A	1 400,0	91, 1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE3 00C	SEL	A	1 900,0	92, 5	87,1	83,3	79,4	73,1	66,4	61,8	56,7	51,8	46,8
AE3 00C	SEL	D	3 500,0	92, 9	88,2	84,7	80,8	74,4	67,2	62,1	56,7	50,6	44,6
AE3 00C	SEL	D	4 500,0	95, 2	90,4	87,0	83,2	77,1	70,4	65,7	60,6	55,2	49,8
AE3 00C	SEL	D	5 500,0	96, 6	92,4	89,3	85,7	79,7	72,9	68,0	62,7	57,0	51,2
AL5 02L	LAm ax	A	1 900,0	88, 4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL5 02L	LAm ax	A	5 000,0	98, 0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8
AL5 02L	LAm ax	D	1 900,0	88, 4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL5 02L	LAm ax	D	5 000,0	98, 0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8
AL5 02L	SEL	A	1 900,0	90, 2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL5 02L	SEL	A	5 000,0	101 ,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL5 02L	SEL	D	1 900,0	90, 2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL5 02L	SEL	D	5 000,0	101 ,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL5 02R	LAm ax	A	1 600,0	91, 2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL5 02R	LAm ax	A	5 200,0	101 ,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7
AL5 02R	LAm ax	D	1 600,0	91, 2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL5 02R	LAm ax	D	5 200,0	101 ,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7

AL5 02R	SEL	A	1 600,0	92, 9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL5 02R	SEL	A	5 200,0	102 ,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
AL5 02R	SEL	D	1 600,0	92, 9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL5 02R	SEL	D	5 200,0	102 ,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
BR7 10	LAm ax	A	1 830,0	87, 7	80,6	75,8	70,7	62,6	54,0	47,8	41,1	33,7	26,0
BR7 10	LAm ax	A	2 000,0	87, 9	80,7	75,9	70,7	62,7	54,0	47,9	41,2	33,7	25,9
BR7 10	LAm ax	A	3 000,0	88, 9	81,7	76,7	71,5	63,4	54,8	48,6	41,7	34,1	26,1
BR7 10	LAm ax	A	4 000,0	90, 1	82,9	77,9	72,7	64,6	55,9	49,7	42,8	35,1	27,1
BR7 10	LAm ax	A	5 000,0	92, 5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR7 10	LAm ax	A	6 000,0	94, 7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR7 10	LAm ax	A	7 000,0	96, 7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR7 10	LAm ax	A	8 000,0	98, 4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR7 10	LAm ax	A	9 000,0	99, 9	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7
BR7 10	LAm ax	A	10 000,0	101 ,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR7 10	LAm ax	A	11 000,0	101 ,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3
BR7 10	LAm ax	A	12 000,0	102 ,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1
BR7 10	LAm ax	A	12 900,0	102 ,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR7 10	LAm ax	D	4 000,0	90, 0	82,7	77,7	72,5	64,1	55,2	48,9	41,8	33,9	25,7
BR7 10	LAm ax	D	5 000,0	92, 5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR7 10	LAm ax	D	6 000,0	94, 7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR7 10	LAm ax	D	7 000,0	96, 7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR7 10	LAm ax	D	8 000,0	98, 4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR7	LAm	D	9 000,0	99,	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7

10	ax			9									
BR7 10	LAm ax	D	10 000,0	101 ,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR7 10	LAm ax	D	11 000,0	101 ,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3
BR7 10	LAm ax	D	12 000,0	102 ,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1
BR7 10	LAm ax	D	12 900,0	102 ,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR7 10	SEL	A	1 830,0	90, 3	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,8	58,7	53,0	46,8
BR7 10	SEL	A	2 000,0	90, 3	85,9	82,9	79,7	74,4	68,4	63,9	58,8	53,0	46,8
BR7 10	SEL	A	3 000,0	91, 0	86,6	83,6	80,3	75,0	69,1	64,6	59,5	53,6	47,2
BR7 10	SEL	A	4 000,0	92, 2	87,6	84,5	81,2	76,0	70,1	65,7	60,6	54,7	48,2
BR7 10	SEL	A	5 000,0	92, 7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR7 10	SEL	A	6 000,0	94, 7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR7 10	SEL	A	7 000,0	96, 5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7
BR7 10	SEL	A	8 000,0	98, 1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5
BR7 10	SEL	A	9 000,0	99, 6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR7 10	SEL	A	10 000,0	100 ,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR7 10	SEL	A	11 000,0	102 ,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR7 10	SEL	A	12 000,0	103 ,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR7 10	SEL	A	12 900,0	103 ,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR7 10	SEL	D	4 000,0	90, 5	86,4	83,5	80,2	74,9	68,9	64,4	59,2	53,0	46,2
BR7 10	SEL	D	5 000,0	92, 7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR7 10	SEL	D	6 000,0	94, 7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR7 10	SEL	D	7 000,0	96, 5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7
BR7 10	SEL	D	8 000,0	98, 1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5

BR7 10	SEL	D	9 000,0	99, 6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR7 10	SEL	D	10 000,0	100 ,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR7 10	SEL	D	11 000,0	102 ,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR7 10	SEL	D	12 000,0	103 ,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR7 10	SEL	D	12 900,0	103 ,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR7 15	LAm ax	A	4 250,0	89, 2	81,6	76,8	71,6	63,4	54,6	48,3	41,6	34,7	28,2
BR7 15	LAm ax	A	5 000,0	89, 6	82,4	77,5	72,4	64,2	55,4	49,1	42,3	35,5	28,9
BR7 15	LAm ax	A	5 750,0	89, 9	83,0	78,2	73,0	64,9	56,1	49,7	43,0	36,1	29,6
BR7 15	LAm ax	A	9 875,0	93, 8	87,0	82,4	77,6	69,8	61,4	55,3	48,6	41,8	35,3
BR7 15	LAm ax	D	11 000,0	95, 7	88,9	84,3	79,5	71,7	63,1	57,0	50,2	43,4	36,9
BR7 15	LAm ax	D	13 000,0	98, 6	91,9	87,3	82,5	74,6	66,0	59,8	52,9	46,0	39,4
BR7 15	LAm ax	D	15 000,0	101 ,2	94,5	90,0	85,1	77,2	68,5	62,2	55,3	48,3	41,6
BR7 15	LAm ax	D	17 000,0	103 ,5	97,0	92,4	87,5	79,6	70,7	64,4	57,4	50,4	43,7
BR7 15	LAm ax	D	19 000,0	106 ,4	99,9	95,3	90,4	82,4	73,4	67,0	60,0	52,9	46,2
BR7 15	LAm ax	D	19 750,0	107 ,5	101,0	96,5	91,6	83,5	74,5	68,1	61,1	53,9	47,2
BR7 15	SEL	A	4 250,0	91, 9	87,1	84,1	80,7	75,2	69,0	64,4	59,4	54,2	49,4
BR7 15	SEL	A	5 000,0	92, 2	88,0	84,9	81,5	76,1	69,9	65,3	60,3	55,2	50,3
BR7 15	SEL	A	5 750,0	92, 5	88,6	85,6	82,2	76,8	70,6	66,0	61,0	55,9	51,1
BR7 15	SEL	A	9 875,0	95, 7	91,5	88,7	85,6	80,5	74,8	70,5	65,6	60,7	56,0
BR7 15	SEL	D	11 000,0	97, 3	93,1	90,3	87,2	82,1	76,4	72,1	67,2	62,3	57,6
BR7 15	SEL	D	13 000,0	99, 8	95,7	92,9	89,8	84,7	78,9	74,7	69,8	64,9	60,2
BR7 15	SEL	D	15 000,0	102 ,1	98,0	95,2	92,1	87,0	81,2	77,0	72,1	67,2	62,5
BR7	SEL	D	17 000,0	104	100,1	97,3	94,2	89,1	83,3	79,0	74,2	69,2	64,6

15				,1									
BR7 15	SEL	D	19 000,0	106 ,6	102,7	99,8	96,7	91,6	85,8	81,5	76,7	71,8	67,2
BR7 15	SEL	D	19 750,0	107 ,6	103,7	100,8	97,7	92,6	86,8	82,5	77,7	72,8	68,2
CF3 4	LAm ax	A	2 000,0	87, 3	80,7	76,0	71,1	63,0	54,1	47,6	40,6	33,0	24,6
CF3 4	LAm ax	A	3 000,0	90, 6	83,8	79,0	73,9	65,6	56,5	49,8	42,7	34,9	26,5
CF3 4	LAm ax	D	4 000,0	93, 1	86,3	81,5	76,5	68,4	59,6	53,1	46,0	38,2	29,6
CF3 4	LAm ax	D	5 000,0	95, 0	88,2	83,5	78,6	70,6	61,9	55,6	48,7	40,9	32,3
CF3 4	LAm ax	D	6 000,0	97, 2	90,9	86,1	81,2	73,2	64,5	58,2	51,5	43,5	34,9
CF3 4	SEL	A	2 000,0	90, 9	86,7	83,3	79,9	74,1	67,4	62,4	56,9	50,7	43,9
CF3 4	SEL	A	3 000,0	94, 3	89,8	86,5	82,9	76,9	70,0	64,8	59,2	52,9	46,0
CF3 4	SEL	D	4 000,0	96, 3	91,8	88,5	85,0	79,1	72,5	67,5	61,9	55,6	48,6
CF3 4	SEL	D	5 000,0	97, 7	93,2	90,0	86,5	80,8	74,3	69,5	64,1	57,9	50,7
CF3 4	SEL	D	6 000,0	99, 7	95,2	92,0	88,5	82,8	76,3	71,5	66,1	59,9	52,7
CF3 410 E	LAm ax	A	3 000,0	90, 1	83,6	79,1	74,4	66,9	58,6	52,6	45,7	37,9	29,5
CF3 410 E	LAm ax	A	5 000,0	91, 9	85,3	80,7	75,9	68,3	59,9	53,9	47,2	39,6	31,4
CF3 410 E	LAm ax	D	8 000,0	94, 9	88,5	84,0	79,3	71,9	63,7	57,7	51,0	43,3	34,8
CF3 410 E	LAm ax	D	10 000,0	97, 6	91,1	86,6	81,9	74,3	66,0	60,2	53,4	45,6	37,1
CF3 410 E	LAm ax	D	15 000,0	103 ,3	96,8	92,3	87,5	79,8	71,3	65,1	58,3	50,4	42,0
CF3 410 E	SEL	A	3 000,0	92, 5	88,8	86,1	83,2	78,4	72,7	68,3	63,3	57,2	50,5
CF3 410 E	SEL	A	5 000,0	93, 9	90,1	87,4	84,4	79,5	73,9	69,6	64,7	58,9	52,4

CF3 410 E	SEL	D	8 000,0	95, 9	92,2	89,6	86,7	81,8	76,3	72,1	67,1	61,2	54,5
CF3 410 E	SEL	D	10 000,0	98, 6	94,9	92,1	89,2	84,4	78,8	74,6	69,9	63,9	57,2
CF3 410 E	SEL	D	15 000,0	103 ,8	100,2	97,5	94,6	89,8	84,1	79,9	74,9	69,1	62,6
CF3 48C 5	LAm ax	A	2 500,0	89, 7	83,1	78,6	73,8	66,2	57,6	51,3	44,1	36,0	27,3
CF3 48C 5	LAm ax	A	7 250,0	91, 3	84,7	80,2	75,4	67,6	58,9	52,6	45,5	37,6	29,2
CF3 48C 5	LAm ax	D	7 250,0	94, 5	87,9	83,5	78,7	71,0	62,3	56,0	48,8	40,5	31,7
CF3 48C 5	LAm ax	D	16 250,0	103 ,6	97,1	92,6	87,9	80,2	71,6	65,3	58,3	50,3	42,0
CF3 48C 5	SEL	A	2 500,0	93, 1	89,2	86,4	83,3	78,2	72,0	67,1	61,5	54,9	47,7
CF3 48C 5	SEL	A	7 250,0	95, 2	91,0	88,1	85,0	79,8	73,6	68,8	63,2	56,8	49,9
CF3 48C 5	SEL	D	7 250,0	96, 4	92,3	89,5	86,5	81,5	75,3	70,4	64,7	58,0	50,6
CF3 48C 5	SEL	D	16 250,0	104 ,7	100,9	98,2	95,3	90,4	84,4	79,6	74,0	67,6	60,7
CF3 48E	LAm ax	A	3 000,0	91, 1	84,4	79,8	74,8	66,8	57,8	51,3	44,0	35,9	27,5
CF3 48E	LAm ax	A	4 000,0	92, 0	85,3	80,7	75,8	67,8	59,0	52,5	45,5	37,6	29,6
CF3 48E	LAm ax	D	7 000,0	95, 5	88,9	84,3	79,4	71,5	62,8	56,5	49,5	41,6	33,5
CF3 48E	LAm ax	D	9 000,0	99, 3	92,7	88,2	83,4	75,5	66,8	60,6	53,7	46,0	38,0
CF3 48E	LAm ax	D	11 000,0	103 ,3	96,6	92,0	87,1	79,2	70,3	64,0	57,2	49,6	41,8
CF3 48E	SEL	A	3 000,0	93, 5	89,6	86,7	83,5	78,2	72,0	67,2	61,6	55,3	48,6
CF3	SEL	A	4 000,0	94,	90,7	87,9	84,7	79,4	73,3	68,7	63,3	57,2	50,7

48E				7									
CF3 48E	SEL	D	7 000,0	97, 3	93,2	90,5	87,4	82,3	76,2	71,7	66,4	60,4	54,0
CF3 48E	SEL	D	9 000,0	100 ,3	96,5	93,9	91,0	86,0	80,3	75,9	70,9	65,0	58,6
CF3 48E	SEL	D	11 000,0	103 ,4	99,7	97,1	94,2	89,4	83,8	79,5	74,6	68,9	62,5
CF5 65C	LAm ax	A	3 000,0	93, 3	86,6	82,1	77,3	69,7	61,5	55,6	48,9	41,5	33,6
CF5 65C	LAm ax	A	5 000,0	94, 2	87,3	82,5	77,6	69,9	61,6	55,6	49,0	41,5	33,6
CF5 65C	LAm ax	D	12 500,0	98, 9	89,4	82,8	76,4	67,3	57,8	51,3	44,2	36,3	27,7
CF5 65C	LAm ax	D	20 000,0	103 ,4	95,3	89,8	83,9	75,3	66,2	59,9	53,0	45,0	36,3
CF5 65C	LAm ax	D	27 500,0	106 ,9	99,4	94,4	89,3	81,0	71,9	65,4	58,3	50,2	41,5
CF5 65C	SEL	A	3 000,0	98, 7	92,8	89,9	86,8	81,7	76,0	71,7	66,6	60,8	54,3
CF5 65C	SEL	A	5 000,0	99, 0	93,3	90,1	86,9	81,9	76,1	71,8	66,7	60,9	54,3
CF5 65C	SEL	D	12 500,0	98, 8	92,6	88,7	84,8	78,6	71,9	67,1	61,6	55,4	48,5
CF5 65C	SEL	D	20 000,0	105 ,3	99,9	96,4	92,9	87,3	81,0	76,4	70,9	64,7	57,8
CF5 65C	SEL	D	27 500,0	108 ,0	103,5	100, 5	97,4	92,1	86,2	81,7	76,2	70,7	64,6
CF5 67B	LAm ax	A	3 000,0	93, 0	85,9	81,1	76,1	68,0	59,2	52,5	45,6	37,5	29,3
CF5 67B	LAm ax	A	4 000,0	93, 6	86,5	81,7	76,6	68,7	59,9	53,4	46,6	37,8	29,7
CF5 67B	LAm ax	A	5 000,0	94, 1	87,0	82,2	77,2	69,2	60,5	54,1	47,4	39,0	31,1
CF5 67B	LAm ax	A	6 000,0	94, 6	87,5	82,7	77,6	69,7	61,1	54,7	48,1	40,4	32,9
CF5 67B	LAm ax	A	7 000,0	95, 0	87,9	83,0	78,0	70,1	61,5	55,2	48,7	41,8	34,5
CF5 67B	LAm ax	D	10 000,0	95, 2	87,9	83,6	78,8	71,3	63,0	57,3	50,4	44,2	36,9
CF5 67B	LAm ax	D	13 000,0	98, 1	91,0	86,7	82,0	74,5	66,3	60,7	53,9	46,9	39,6
CF5 67B	LAm ax	D	16 000,0	100 ,5	93,7	89,3	84,6	77,3	69,2	63,5	56,8	49,4	42,1
CF5 67B	LAm ax	D	19 000,0	102 ,7	96,0	91,7	87,1	79,7	71,7	66,1	59,5	52,2	44,9

CF5 67B	LAm ax	D	23 500,0	107 ,2	100,9	96,5	91,9	84,7	76,8	71,4	64,6	57,7	50,4
CF5 67B	SEL	A	3 000,0	95, 5	91,3	88,2	84,9	79,5	73,3	68,3	63,2	55,9	49,6
CF5 67B	SEL	A	4 000,0	96, 2	91,9	88,8	85,6	80,2	74,1	69,4	64,3	56,8	50,7
CF5 67B	SEL	A	5 000,0	96, 7	92,5	89,4	86,1	80,8	74,8	70,1	65,2	58,0	52,4
CF5 67B	SEL	A	6 000,0	97, 2	93,0	89,9	86,7	81,4	75,5	70,9	66,0	59,4	54,3
CF5 67B	SEL	A	7 000,0	97, 7	93,4	90,4	87,1	81,9	76,0	71,5	66,7	60,8	55,6
CF5 67B	SEL	D	10 000,0	96, 3	92,1	89,4	86,3	81,4	75,9	72,0	67,0	61,3	51,9
CF5 67B	SEL	D	13 000,0	99, 2	95,2	92,4	89,4	84,7	79,3	75,4	70,5	64,5	56,1
CF5 67B	SEL	D	16 000,0	101 ,7	97,6	95,0	92,1	87,4	82,1	78,3	73,5	67,3	60,0
CF5 67B	SEL	D	19 000,0	103 ,9	99,9	97,3	94,5	89,9	84,7	81,0	76,2	70,3	63,7
CF5 67B	SEL	D	23 500,0	108 ,4	104,5	102, 0	99,3	95,0	89,9	86,4	81,5	75,5	69,5
CF6 6D	LAm ax	A	8 000,0	99, 2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
CF6 6D	LAm ax	A	14 000,0	102 ,1	95,0	89,9	84,5	76,0	67,0	60,6	53,3	45,1	37,1
CF6 6D	LAm ax	D	20 000,0	104 ,5	97,6	92,7	87,5	79,3	70,4	64,1	56,9	48,9	41,0
CF6 6D	LAm ax	D	28 000,0	106 ,2	99,4	94,6	89,5	81,5	72,6	66,4	59,3	51,3	43,6
CF6 6D	LAm ax	D	36 000,0	107 ,8	101,1	96,5	91,5	83,7	74,9	68,7	61,7	53,8	46,2
CF6 6D	SEL	A	8 000,0	100 ,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
CF6 6D	SEL	A	14 000,0	104 ,4	99,5	95,9	92,0	85,9	79,0	73,9	68,3	61,7	55,2
CF6 6D	SEL	D	20 000,0	106 ,8	102,2	98,7	95,0	89,0	82,3	77,3	71,8	65,4	58,9
CF6 6D	SEL	D	28 000,0	109 ,3	104,8	101, 4	98,0	92,2	85,6	80,7	75,3	69,0	62,6
CF6 6D	SEL	D	36 000,0	110 ,9	106,6	103, 3	100,0	94,3	87,8	83,0	77,6	71,4	65,1
CF6 80C	LAm ax	A	5 500,0	94, 4	87,4	82,8	78,0	70,4	61,9	55,7	48,8	40,9	31,7
CF6	LAm	A	7 000,0	95,	88,1	83,5	78,5	70,7	62,1	55,8	49,0	40,9	31,4

80C	ax			3									
CF6 80C	LAm ax	A	12 000,0	95, 9	88,8	84,1	79,1	71,3	62,7	56,4	49,6	41,7	32,5
CF6 80C	LAm ax	A	15 000,0	98, 9	91,2	86,2	80,7	72,3	63,4	57,0	50,1	42,0	32,1
CF6 80C	LAm ax	D	17 000,0	101 ,6	93,6	87,8	81,4	71,6	62,2	55,8	48,8	40,6	30,5
CF6 80C	LAm ax	D	21 000,0	100 ,8	93,1	87,6	81,7	72,6	63,6	57,4	50,7	42,7	33,0
CF6 80C	LAm ax	D	25 000,0	100 ,6	93,1	87,8	82,3	73,8	65,0	59,0	52,4	44,7	35,2
CF6 80C	LAm ax	D	33 000,0	101 ,3	94,2	89,3	84,2	76,3	67,9	62,1	55,7	48,2	39,2
CF6 80C	LAm ax	D	41 000,0	103 ,1	96,3	91,5	86,7	79,1	70,9	65,1	58,9	51,5	42,6
CF6 80C	LAm ax	D	54 000,0	109 ,7	103,2	98,8	94,0	86,4	78,2	72,5	66,2	59,0	50,4
CF6 80C	SEL	A	5 500,0	95, 9	93,2	90,4	87,2	82,1	76,2	71,6	66,4	60,4	53,5
CF6 80C	SEL	A	7 000,0	96, 6	93,7	90,7	87,5	82,2	76,2	71,5	66,4	60,4	53,4
CF6 80C	SEL	A	12 000,0	98, 0	94,9	91,8	88,5	83,0	76,9	72,2	67,1	61,0	53,9
CF6 80C	SEL	A	15 000,0	99, 2	97,1	93,8	90,1	84,2	77,6	72,9	67,7	61,6	54,5
CF6 80C	SEL	D	17 000,0	104 ,5	99,3	95,3	90,7	83,1	75,4	70,6	65,4	59,2	51,4
CF6 80C	SEL	D	21 000,0	103 ,1	98,4	94,7	90,5	83,7	76,8	72,3	67,3	61,4	53,9
CF6 80C	SEL	D	25 000,0	102 ,5	98,0	94,6	90,8	84,6	78,2	73,8	69,1	63,4	56,2
CF6 80C	SEL	D	33 000,0	102 ,6	98,5	95,5	92,1	86,7	80,9	76,9	72,3	66,9	60,1
CF6 80C	SEL	D	41 000,0	104 ,0	100,1	97,3	94,2	89,2	83,8	79,9	75,4	70,1	63,5
CF6 80C	SEL	D	54 000,0	109 ,8	106,1	103, 6	100,8	96,1	90,8	86,9	82,6	77,5	71,2
CF6 80E	LAm ax	A	6 000,0	93, 8	86,6	82,0	77,2	69,6	61,4	55,4	48,7	41,1	33,0
CF6 80E	LAm ax	A	12 000,0	96, 7	89,2	84,3	79,1	71,0	62,4	56,2	49,2	41,6	33,5
CF6 80E	LAm ax	D	34 000,0	105 ,5	97,4	92,0	86,3	77,7	68,4	61,8	54,3	46,2	37,4
CF6 80E	LAm ax	D	42 000,0	106 ,0	98,2	93,2	88,0	79,8	70,7	64,2	56,9	48,8	40,1

CF6 80E	LAm ax	D	52 000,0	107 ,5	100,1	95,2	90,2	82,3	73,8	67,6	60,6	52,7	44,0
CF6 80E	LAm ax	D	62 000,0	111 ,7	104,4	99,6	94,5	86,6	78,4	72,4	65,6	57,6	48,8
CF6 80E	SEL	A	6 000,0	99, 1	93,5	90,3	87,1	81,9	76,1	71,7	66,6	60,3	53,7
CF6 80E	SEL	A	12 000,0	100 ,0	94,8	91,5	88,2	82,8	76,9	72,3	67,1	60,8	54,2
CF6 80E	SEL	D	34 000,0	106 ,7	101,4	98,1	94,5	88,6	82,2	77,6	72,2	65,9	58,9
CF6 80E	SEL	D	42 000,0	107 ,2	102,4	99,4	96,0	90,6	84,4	79,9	74,6	68,4	61,5
CF6 80E	SEL	D	52 000,0	108 ,4	104,1	101, 2	98,2	93,2	87,4	83,0	77,6	71,6	64,8
CF6 80E	SEL	D	62 000,0	112 ,7	108,3	105, 4	102,5	97,6	91,9	87,7	82,5	76,5	70,4
CF7 00	LAm ax	A	850,0	98, 2	90,6	84,9	78,7	68,7	59,1	52,4	45,3	37,6	29,2
CF7 00	LAm ax	A	1 500,0	100 ,5	93,5	88,6	83,5	74,6	64,9	57,6	49,7	41,7	33,0
CF7 00	LAm ax	D	2 500,0	101 ,0	94,0	89,1	84,0	75,9	66,9	60,2	52,8	44,8	36,1
CF7 00	LAm ax	D	3 750,0	108 ,6	101,4	96,3	91,0	82,4	72,6	65,3	57,2	48,4	38,9
CF7 00	SEL	A	850,0	100 ,7	95,3	91,2	86,4	78,7	71,4	66,2	60,5	54,4	47,4
CF7 00	SEL	A	1 500,0	102 ,8	97,8	94,1	90,0	83,4	75,9	70,1	63,7	57,2	50,0
CF7 00	SEL	D	2 500,0	104 ,2	99,5	96,1	92,5	86,7	79,9	74,7	68,9	62,3	55,1
CF7 00	SEL	D	3 750,0	111 ,3	106,4	102, 8	99,0	92,6	85,1	79,2	72,7	65,4	57,4
CF M5 62	LAm ax	A	5 000,0	96, 4	89,8	85,2	80,4	72,6	64,0	57,5	50,3	42,1	33,4
CF M5 62	LAm ax	A	10 000,0	100 ,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CF M5 62	LAm ax	D	10 000,0	100 ,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CF M5 62	LAm ax	D	15 500,0	106 ,1	99,5	94,8	89,9	82,3	73,9	67,8	60,8	52,6	43,9
CF	SEL	A	5 000,0	97,	93,5	90,4	87,1	81,9	75,6	70,7	64,9	58,2	51,0

M5 62				9									
CF M5 62	SEL	A	10 000,0	101 ,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4
CF M5 62	SEL	D	10 000,0	101 ,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4
CF M5 62	SEL	D	15 500,0	106 ,5	102,5	99,6	96,5	91,6	85,7	81,0	75,5	68,9	61,6
CF M5 63	LAm ax	A	2 500,0	93, 4	85,7	80,8	75,6	67,4	58,2	51,5	44,0	36,5	29,1
CF M5 63	LAm ax	A	3 500,0	94, 5	86,7	81,8	76,5	68,2	59,1	52,5	45,1	37,6	30,4
CF M5 63	LAm ax	A	4 500,0	95, 8	88,0	83,0	77,7	69,5	60,4	53,9	46,6	39,2	32,1
CF M5 63	LAm ax	A	5 500,0	97, 2	89,3	84,4	79,1	71,0	62,0	55,6	48,3	41,0	33,9
CF M5 63	LAm ax	D	6 500,0	95, 8	89,1	84,5	79,6	71,7	63,2	56,9	49,8	42,5	35,7
CF M5 63	LAm ax	D	9 000,0	97, 0	90,3	85,8	80,9	73,2	64,8	58,6	51,6	44,5	37,8
CF M5 63	LAm ax	D	11 500,0	98, 6	92,0	87,4	82,7	75,0	66,7	60,6	53,8	46,8	40,2
CF M5 63	LAm ax	D	14 000,0	100 ,4	93,8	89,3	84,5	77,0	68,8	62,8	56,0	49,2	42,7
CF M5 63	LAm ax	D	16 500,0	102 ,2	95,7	91,2	86,5	79,0	70,9	65,0	58,4	51,6	45,3
CF M5 63	LAm ax	D	19 000,0	104 ,4	97,9	93,5	88,9	81,5	73,5	67,6	61,1	54,5	48,3
CF M5 63	SEL	A	2 500,0	94, 7	90,2	87,1	83,7	78,1	71,5	66,7	61,1	55,4	49,8
CF M5 63	SEL	A	3 500,0	96, 3	91,5	88,3	84,7	79,0	72,5	67,7	62,2	56,6	51,2

CF M5 63	SEL	A	4 500,0	97, 6	92,8	89,5	85,8	80,1	73,7	69,0	63,6	58,1	52,8
CF M5 63	SEL	A	5 500,0	98, 8	93,9	90,6	86,9	81,4	75,0	70,4	65,1	59,7	54,4
CF M5 63	SEL	D	6 500,0	96, 4	92,3	89,3	86,1	80,9	75,2	70,8	65,6	60,3	55,4
CF M5 63	SEL	D	9 000,0	97, 9	93,7	90,7	87,5	82,4	76,8	72,5	67,5	62,5	57,7
CF M5 63	SEL	D	11 500,0	99, 5	95,4	92,5	89,3	84,3	78,9	74,7	69,9	64,9	60,3
CF M5 63	SEL	D	14 000,0	101 ,1	97,2	94,4	91,3	86,5	81,2	77,1	72,3	67,5	63,0
CF M5 63	SEL	D	16 500,0	102 ,8	99,0	96,3	93,5	88,8	83,6	79,6	74,9	70,2	65,8
CF M5 63	SEL	D	19 000,0	104 ,7	101,2	98,7	96,0	91,5	86,4	82,5	78,0	73,4	69,1
CF M5 65	LAm ax	A	2 700,0	91, 7	84,4	79,7	74,8	67,0	58,5	52,2	45,3	37,5	29,5
CF M5 65	LAm ax	A	6 000,0	93, 8	86,1	80,9	75,6	67,4	58,7	52,4	45,5	37,7	29,7
CF M5 65	LAm ax	D	12 000,0	100 ,3	92,0	86,2	80,3	71,1	61,7	55,4	48,6	40,9	33,1
CF M5 65	LAm ax	D	15 500,0	102 ,5	94,9	89,5	83,6	74,0	65,0	58,8	52,1	44,7	36,8
CF M5 65	LAm ax	D	19 000,0	104 ,3	96,6	91,1	85,7	77,2	68,2	62,2	55,5	47,9	40,0
CF M5 65	LAm ax	D	22 500,0	105 ,9	98,9	94,1	88,9	80,9	72,5	66,1	59,4	51,7	43,3
CF M5 65	SEL	A	2 700,0	96, 6	90,5	87,5	84,2	78,9	72,8	68,2	62,9	56,8	50,3
CF M5	SEL	A	6 000,0	97, 4	91,6	88,2	84,8	79,3	73,1	68,5	63,3	57,1	50,6

65													
CF M5 65	SEL	D	12 000,0	100 ,9	96,2	92,4	88,3	81,9	75,5	71,1	66,0	60,0	53,8
CF M5 65	SEL	D	15 500,0	103 ,6	99,0	95,3	91,5	85,6	79,3	74,9	69,9	64,2	57,9
CF M5 65	SEL	D	19 000,0	104 ,7	100,5	97,3	93,9	88,3	82,4	78,1	73,2	67,3	61,0
CF M5 65	SEL	D	22 500,0	106 ,5	102,4	99,6	96,4	91,4	85,7	81,5	76,5	70,8	64,3
CJ6 10	LAm ax	A	700,0	98, 5	91,9	87,3	82,4	74,3	65,0	58,0	50,1	41,3	31,6
CJ6 10	LAm ax	A	1 800,0	117 ,1	110,3	105, 6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ6 10	LAm ax	D	1 800,0	117 ,1	110,3	105, 6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ6 10	LAm ax	D	2 600,0	122 ,2	115,0	109, 8	104,3	95,3	85,3	77,6	68,9	59,0	47,9
CJ6 10	SEL	A	700,0	100 ,8	96,4	93,3	89,9	84,0	77,0	71,5	65,1	57,8	49,6
CJ6 10	SEL	A	1 800,0	119 ,3	114,8	111, 6	108,0	101, 9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ6 10	SEL	D	1 800,0	119 ,3	114,8	111, 6	108,0	101, 9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ6 10	SEL	D	2 600,0	124 ,7	119,7	116, 0	112,0	105, 3	97,5	91,3	84,1	75,7	66,1
CT7 5	LAm ax	A	30,0	86, 9	80,5	76,1	71,6	64,5	57,0	51,6	45,6	38,6	30,9
CT7 5	LAm ax	A	75,0	88, 1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT7 5	LAm ax	D	75,0	88, 1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT7 5	LAm ax	D	100,0	95, 2	88,9	84,7	80,3	73,4	66,1	60,8	54,8	47,9	40,1
CT7 5	SEL	A	30,0	87, 5	83,4	80,5	77,5	72,7	67,4	63,6	59,1	53,6	47,3
CT7 5	SEL	A	75,0	89, 0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8
CT7 5	SEL	D	75,0	89, 0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8
CT7 5	SEL	D	100,0	97, 0	92,8	90,1	87,3	82,9	77,8	74,0	69,5	64,1	57,8

EP W1 18	LAm ax	A	700,0	88, 9	82,0	77,1	71,9	63,6	55,2	49,3	42,9	34,7	27,0
EP W1 18	LAm ax	A	1 000,0	88, 3	81,5	76,8	71,8	64,0	55,5	49,4	42,4	33,5	25,1
EP W1 18	LAm ax	D	2 000,0	85, 8	79,2	74,8	70,2	63,0	55,2	49,6	43,2	35,4	28,1
EP W1 18	LAm ax	D	3 000,0	86, 4	79,9	75,6	71,1	64,0	56,6	51,3	45,6	38,7	32,1
EP W1 18	LAm ax	D	3 800,0	92, 0	85,7	81,5	77,1	70,4	63,3	58,4	53,0	46,2	39,7
EP W1 18	SEL	A	700,0	94, 5	87,5	82,7	77,5	69,2	60,7	54,9	48,4	40,3	32,6
EP W1 18	SEL	A	1 000,0	94, 9	88,1	83,4	78,4	70,6	62,1	56,0	49,0	40,2	31,7
EP W1 18	SEL	D	2 000,0	98, 4	91,9	87,4	82,8	75,6	67,8	62,2	55,9	48,1	40,7
EP W1 18	SEL	D	3 000,0	98, 7	92,3	87,9	83,4	76,4	68,9	63,7	58,0	51,0	44,5
EP W1 18	SEL	D	3 800,0	100, 9	94,6	90,4	86,0	79,3	72,2	67,3	61,9	55,0	48,6
FJ4 4-4	LAm ax	A	600,0	86, 7	79,1	73,8	68,1	59,1	49,4	42,7	35,7	28,2	20,8
FJ4 4-4	LAm ax	A	900,0	89, 1	81,8	76,6	70,9	61,7	51,7	44,6	37,1	29,1	21,1
FJ4 4-4	LAm ax	D	1 700,0	96, 4	88,4	82,8	76,9	67,6	57,7	50,9	43,7	36,2	28,8
FJ4 4-4	LAm ax	D	2 400,0	98, 2	91,8	87,1	81,8	73,2	63,5	56,7	49,3	41,3	33,4
FJ4 4-4	LAm ax	D	3 000,0	101, 5	95,2	90,6	85,4	76,8	67,3	60,5	53,1	45,2	37,3
FJ4 4-4	LAm ax	D	3 300,0	103, 8	97,4	92,7	87,5	78,9	69,4	62,7	55,4	47,6	39,8
FJ4 4-4	SEL	A	600,0	87, 3	82,8	79,5	75,9	70,0	63,4	58,8	53,9	48,6	43,3
FJ4 4-4	SEL	A	900,0	90, 4	85,5	82,0	78,1	71,8	64,9	60,0	54,8	49,2	43,6

FJ4 4-4	SEL	D	1 700,0	94, 2	90,0	86,8	83,2	77,2	70,5	65,7	60,6	55,0	49,3
FJ4 4-4	SEL	D	2 400,0	98, 2	94,4	91,5	88,2	82,5	76,0	71,3	66,1	60,5	54,8
FJ4 4-4	SEL	D	3 000,0	102 ,0	98,5	95,7	92,5	86,9	80,4	75,7	70,5	64,9	59,1
FJ4 4-4	SEL	D	3 300,0	104 ,5	101,0	98,2	95,0	89,5	83,2	78,6	73,5	68,0	62,4
GE9 0	LAm ax	A	12 000,0	94, 2	86,8	81,8	76,8	68,9	60,3	54,1	47,5	40,8	34,5
GE9 0	LAm ax	A	17 000,0	95, 3	87,9	82,9	77,9	69,9	61,2	55,0	48,3	41,5	35,1
GE9 0	LAm ax	A	22 000,0	96, 6	89,0	84,0	78,9	70,7	62,0	55,6	48,9	42,0	35,6
GE9 0	LAm ax	A	27 000,0	97, 9	90,0	84,9	79,7	71,4	62,5	56,2	49,4	42,5	36,0
GE9 0	LAm ax	D	31 000,0	97, 5	90,7	86,0	80,8	72,8	63,8	57,5	50,4	43,3	36,4
GE9 0	LAm ax	D	41 000,0	98, 8	92,0	87,3	82,2	74,2	65,3	59,0	52,1	45,1	38,4
GE9 0	LAm ax	D	51 000,0	100 ,6	93,8	89,2	84,1	76,2	67,3	61,1	54,3	47,5	40,9
GE9 0	LAm ax	D	61 000,0	102 ,8	96,0	91,4	86,4	78,5	69,7	63,6	56,9	50,1	43,5
GE9 0	LAm ax	D	71 000,0	105 ,0	98,3	93,7	88,7	80,8	72,1	66,1	59,4	52,7	46,3
GE9 0	LAm ax	D	81 000,0	109 ,0	102,4	97,8	92,9	85,2	76,7	70,8	64,4	58,0	52,0
GE9 0	SEL	A	12 000,0	97, 7	92,8	89,5	86,3	80,9	74,9	70,4	65,5	60,5	55,8
GE9 0	SEL	A	17 000,0	98, 6	93,9	90,6	87,2	81,7	75,7	71,1	66,1	61,1	56,4
GE9 0	SEL	A	22 000,0	99, 8	94,9	91,5	88,1	82,5	76,3	71,7	66,7	61,6	56,9
GE9 0	SEL	A	27 000,0	101 ,0	95,9	92,4	88,8	83,2	76,9	72,3	67,2	62,1	57,3
GE9 0	SEL	D	31 000,0	100 ,0	95,8	92,7	89,2	83,5	76,9	72,2	66,9	61,4	56,2
GE9 0	SEL	D	41 000,0	101 ,2	97,1	94,2	90,7	85,1	78,5	73,9	68,7	63,4	58,4
GE9 0	SEL	D	51 000,0	102 ,7	98,8	95,9	92,5	87,0	80,6	76,1	71,1	66,0	61,1
GE9 0	SEL	D	61 000,0	104 ,4	100,6	97,7	94,5	89,2	82,9	78,6	73,7	68,7	64,0
GE9	SEL	D	71 000,0	106	102,3	99,5	96,4	91,3	85,3	81,1	76,3	71,5	66,9

0				,1									
GE90	SEL	D	81 000,0	109,1	105,4	102,7	99,7	95,0	89,6	85,7	81,3	77,0	73,0
GE9015	LAm ax	A	12 000,0	96,1	88,9	84,3	79,4	71,6	63,2	57,1	50,5	43,8	37,5
GE9015	LAm ax	A	17 333,0	96,5	89,3	84,6	79,7	71,9	63,4	57,3	50,7	43,9	37,6
GE9015	LAm ax	A	22 667,0	97,2	90,0	85,3	80,3	72,5	63,9	57,6	51,0	44,1	37,7
GE9015	LAm ax	A	28 000,0	98,2	90,9	86,1	81,1	73,2	64,5	58,1	51,4	44,4	37,9
GE9015	LAm ax	D	39 000,0	100,4	93,2	88,4	83,4	75,3	66,5	60,1	52,9	45,6	38,6
GE9015	LAm ax	D	50 600,0	101,8	94,7	89,9	84,8	76,6	67,7	61,5	54,5	47,4	40,6
GE9015	LAm ax	D	62 200,0	103,5	96,6	91,8	86,7	78,5	69,6	63,3	56,4	49,4	42,7
GE9015	LAm ax	D	73 800,0	105,5	98,6	93,8	88,7	80,5	71,7	65,4	58,6	51,7	45,0
GE9015	LAm ax	D	85 400,0	108,5	101,7	96,9	91,9	83,8	75,1	68,9	62,1	55,3	48,8
GE9015	LAm ax	D	97 000,0	114,5	107,6	103,0	98,1	90,4	81,8	75,7	68,9	61,9	55,4
GE9015	SEL	A	12 000,0	99,5	94,9	91,8	88,7	83,5	77,6	73,1	68,3	63,3	58,6
GE9015	SEL	A	17 333,0	99,9	95,2	92,1	88,9	83,6	77,7	73,2	68,3	63,2	58,5
GE9015	SEL	A	22 667,0	100,5	95,9	92,8	89,5	84,1	78,1	73,5	68,5	63,4	58,6
GE9015	SEL	A	28 000,0	101,3	96,7	93,5	90,2	84,8	78,7	74,0	68,9	63,7	58,9
GE9015	SEL	D	39 000,0	102,7	97,8	94,4	90,9	85,3	78,9	74,3	68,9	63,5	58,3
GE9015	SEL	D	50 600,0	103,6	98,9	95,7	92,3	86,7	80,4	75,9	70,7	65,5	60,6
GE9015	SEL	D	62 200,0	105,0	100,5	97,4	94,1	88,5	82,3	77,9	72,9	67,8	63,0
GE9015	SEL	D	73 800,0	106,6	102,3	99,2	96,0	90,5	84,4	80,0	75,1	70,1	65,4
GE9015	SEL	D	85 400,0	109,3	105,0	102,1	98,9	93,6	87,7	83,4	78,6	73,7	69,1
GE9015	SEL	D	97 000,0	114,7	110,6	107,7	104,7	99,7	94,1	89,9	85,1	80,2	75,6
GENX	LAm ax	A	7 000,0	99,0	91,8	87,0	82,2	74,4	65,9	59,6	52,8	45,9	39,4

67													
GE NX 67	LAm ax	A	12 000,0	99, 6	92,4	87,6	82,8	75,0	66,5	60,2	53,3	46,4	39,9
GE NX 67	LAm ax	A	17 000,0	100 ,0	92,8	88,0	83,2	75,3	66,7	60,4	53,5	46,5	40,0
GE NX 67	LAm ax	A	22 000,0	100 ,4	93,2	88,3	83,4	75,4	66,8	60,4	53,5	46,5	39,9
GE NX 67	LAm ax	D	17 000,0	101 ,0	94,3	89,7	84,9	77,2	68,7	62,5	55,5	48,4	41,5
GE NX 67	LAm ax	D	25 000,0	101 ,5	94,8	90,2	85,3	77,5	68,8	62,6	55,6	48,4	41,6
GE NX 67	LAm ax	D	33 000,0	102 ,9	96,2	91,5	86,6	78,7	70,0	63,7	56,6	49,5	42,6
GE NX 67	LAm ax	D	41 000,0	104 ,8	98,0	93,4	88,5	80,5	71,7	65,4	58,3	51,0	44,1
GE NX 67	LAm ax	D	49 000,0	107 ,0	100,2	95,5	90,6	82,6	73,8	67,4	60,2	53,0	46,0
GE NX 67	LAm ax	D	57 000,0	110 ,1	103,4	98,7	93,8	85,8	76,9	70,5	63,2	55,9	49,0
GE NX 67	SEL	A	7 000,0	101 ,0	96,8	93,9	90,9	85,7	79,7	75,1	70,0	64,9	60,1
GE NX 67	SEL	A	12 000,0	101 ,6	97,4	94,5	91,4	86,2	80,2	75,6	70,5	65,3	60,4
GE NX 67	SEL	A	17 000,0	102 ,3	98,0	95,0	91,9	86,6	80,6	75,9	70,7	65,4	60,5
GE NX 67	SEL	A	22 000,0	102 ,8	98,5	95,5	92,3	86,9	80,8	76,1	70,8	65,4	60,4
GE NX 67	SEL	D	17 000,0	102 ,0	98,1	95,3	92,4	87,4	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GE NX 67	SEL	D	25 000,0	102 ,6	98,6	95,8	92,8	87,6	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GE	SEL	D	33 000,0	103	99,9	97,1	94,0	88,8	82,8	78,4	73,2	68,0	62,9

NX 67				,9									
GE NX 67	SEL	D	41 000,0	105 ,5	101,6	98,8	95,7	90,5	84,5	80,1	74,9	69,7	64,7
GE NX 67	SEL	D	49 000,0	107 ,4	103,5	100, 7	97,7	92,5	86,6	82,2	77,0	71,8	66,8
GE NX 67	SEL	D	57 000,0	110 ,1	106,3	103, 5	100,6	95,5	89,7	85,3	80,2	75,1	70,2
GP7 270	LAm ax	A	5 500,0	92, 0	86,2	81,9	77,4	69,8	61,4	55,3	48,6	41,2	33,5
GP7 270	LAm ax	A	7 500,0	92, 4	86,4	82,1	77,5	69,9	61,6	55,5	48,8	41,3	33,5
GP7 270	LAm ax	A	12 000,0	93, 4	87,0	82,5	77,9	70,3	61,9	55,8	49,1	41,6	33,7
GP7 270	LAm ax	A	14 000,0	94, 0	87,5	82,9	78,1	70,4	62,0	55,9	49,2	41,7	33,9
GP7 270	LAm ax	D	40 000,0	99, 3	92,8	88,5	83,7	75,9	67,2	60,9	53,9	45,9	37,3
GP7 270	LAm ax	D	50 000,0	102 ,0	95,9	91,3	86,5	78,7	70,1	63,8	56,8	48,8	40,2
GP7 270	LAm ax	D	60 000,0	104 ,1	98,2	93,8	89,1	81,6	73,0	66,8	59,7	51,7	43,1
GP7 270	LAm ax	D	80 000,0	111 ,3	105,6	101, 7	97,1	90,0	81,7	75,5	68,2	61,1	52,5
GP7 270	SEL	A	5 500,0	96, 8	92,6	89,8	86,7	81,6	75,7	71,2	66,2	60,4	54,2
GP7 270	SEL	A	7 500,0	97, 3	93,0	90,0	86,9	81,8	75,9	71,5	66,4	60,6	54,3
GP7 270	SEL	A	12 000,0	98, 4	93,9	90,8	87,6	82,4	76,4	72,0	66,9	61,0	54,6
GP7 270	SEL	A	14 000,0	99, 0	94,3	91,2	88,0	82,7	76,8	72,3	67,2	61,3	54,8
GP7 270	SEL	D	40 000,0	102 ,6	98,2	95,0	91,8	86,5	80,6	76,1	71,0	64,9	58,2
GP7 270	SEL	D	50 000,0	105 ,6	101,0	97,9	94,8	89,7	83,8	79,5	74,3	68,3	61,6
GP7 270	SEL	D	60 000,0	107 ,7	103,5	100, 5	97,4	92,2	86,4	82,0	76,9	70,8	64,1
GP7 270	SEL	D	80 000,0	114 ,8	111,0	108, 5	105,6	100, 6	94,9	90,6	85,5	79,6	72,7
IO3 20B	LAm ax	A	55,0	79, 0	72,6	68,2	63,6	56,4	48,5	43,0	36,8	30,0	22,9

IO3 20B	LAm ax	A	107,0	79, 8	73,3	68,9	64,3	56,8	48,3	42,1	35,3	27,9	20,6
IO3 20B	LAm ax	D	201,0	86, 6	79,8	75,1	70,0	62,5	54,3	48,3	41,6	34,2	26,7
IO3 20B	LAm ax	D	214,0	89, 5	82,6	77,8	72,7	64,6	56,2	50,1	43,4	35,8	28,1
IO3 20B	LAm ax	D	339,0	96, 1	89,0	84,0	78,6	70,2	61,5	55,3	48,3	40,5	32,3
IO3 20B	SEL	A	55,0	82, 3	78,4	75,7	72,9	68,2	62,8	58,8	54,3	49,2	44,1
IO3 20B	SEL	A	107,0	83, 5	79,8	77,1	74,2	69,1	63,0	58,5	53,5	48,0	42,8
IO3 20B	SEL	D	201,0	90, 2	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,9	58,8	53,0	47,2
IO3 20B	SEL	D	214,0	93, 9	89,0	85,7	82,2	76,6	70,4	65,9	60,7	54,7	48,6
IO3 20B	SEL	D	339,0	98, 8	94,5	91,4	88,1	82,5	76,1	71,4	66,1	60,0	53,5
IO3 60L	LAm ax	A	26,6	71, 6	64,2	59,7	55,0	47,7	39,8	34,4	28,5	22,4	16,9
IO3 60L	LAm ax	A	58,2	78, 8	72,2	67,7	62,9	55,2	46,7	40,7	34,1	27,0	20,3
IO3 60L	LAm ax	D	59,6	82, 7	75,6	71,1	66,4	58,9	50,8	45,0	38,6	31,7	24,5
IO3 60L	LAm ax	D	100,0	84, 6	77,8	73,2	68,2	60,4	52,0	46,2	39,9	33,5	25,6
IO3 60L	SEL	A	26,6	73, 0	68,7	65,8	63,0	58,6	53,6	50,0	46,2	42,4	38,8
IO3 60L	SEL	A	58,2	79, 3	75,3	72,7	69,9	65,1	59,6	55,5	51,1	46,3	43,0
IO3 60L	SEL	D	59,6	83, 5	79,8	77,2	74,4	69,7	64,1	59,9	55,3	50,3	45,8
IO3 60L	SEL	D	100,0	84, 9	81,4	78,9	76,0	71,2	65,5	61,3	56,5	51,8	46,3
IO5 40	LAm ax	A	2 400,0	82, 2	75,8	71,7	67,3	60,6	53,5	48,7	43,4	37,7	31,6
IO5 40	LAm ax	A	2 500,0	86, 4	80,1	75,9	71,5	64,7	57,6	52,7	47,4	41,7	35,6
IO5 40	LAm ax	A	2 700,0	94, 6	88,2	83,8	79,3	72,0	63,9	58,2	52,2	45,6	38,8
IO5 40	LAm ax	D	2 500,0	92, 0	85,6	81,2	76,7	69,5	62,0	56,8	51,3	45,2	38,8
IO5 40	LAm ax	D	2 700,0	99, 0	92,6	88,3	83,8	76,6	68,7	63,1	56,9	50,0	42,7
IO5	SEL	A	2 400,0	82,	79,3	77,0	74,6	70,8	66,6	63,5	60,1	56,1	51,7

40				7									
IO5 40	SEL	A	2 500,0	86, 6	83,2	80,8	78,4	74,4	70,2	67,1	63,7	59,8	55,4
IO5 40	SEL	A	2 700,0	92, 9	89,5	87,2	84,6	80,5	75,8	72,2	68,2	63,6	58,4
IO5 40	SEL	D	2 500,0	91, 8	88,3	85,8	83,2	78,9	74,1	70,8	67,1	63,0	58,3
IO5 40	SEL	D	2 700,0	96, 8	93,5	91,1	88,6	84,3	79,4	75,7	71,5	66,7	61,4
JT1 5D1	LAm ax	A	300,0	83, 2	76,3	71,5	66,5	58,6	50,1	43,9	37,1	29,5	21,0
JT1 5D1	LAm ax	A	600,0	85, 7	78,8	74,0	69,0	61,1	52,6	46,4	39,6	32,0	23,5
JT1 5D1	LAm ax	D	1 200,0	93, 2	86,2	81,3	76,0	67,6	58,4	51,8	44,6	36,7	28,1
JT1 5D1	LAm ax	D	1 550,0	95, 3	88,6	83,9	79,0	71,1	62,3	55,7	48,4	40,1	31,0
JT1 5D1	SEL	A	300,0	85, 6	81,0	77,7	74,2	68,5	62,3	57,6	52,3	46,2	39,2
JT1 5D1	SEL	A	600,0	86, 8	82,2	78,9	75,4	69,7	63,5	58,8	53,5	47,4	40,4
JT1 5D1	SEL	D	1 200,0	96, 4	91,7	88,2	84,5	78,3	71,4	66,3	60,6	54,2	47,1
JT1 5D1	SEL	D	1 550,0	98, 0	93,6	90,4	87,0	81,4	74,8	69,7	63,9	57,1	49,5
JT1 5D5	LAm ax	A	670,0	90, 2	82,7	77,2	71,2	61,7	52,0	45,5	38,5	30,7	21,2
JT1 5D5	LAm ax	A	1 500,0	101 ,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT1 5D5	LAm ax	D	1 500,0	101 ,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT1 5D5	LAm ax	D	2 100,0	103 ,7	97,2	92,6	87,8	80,1	72,0	66,0	59,2	51,1	42,2
JT1 5D5	SEL	A	670,0	90, 2	85,6	82,2	78,4	72,3	65,3	60,3	54,7	48,4	41,4
JT1 5D5	SEL	A	1 500,0	104 ,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT1 5D5	SEL	D	1 500,0	104 ,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT1 5D5	SEL	D	2 100,0	106 ,0	102,4	99,7	96,8	91,6	85,7	81,2	75,9	69,3	61,8
JT3 D	LAm ax	A	4 000,0	111 ,8	104,5	98,9	93,0	81,8	67,8	59,2	50,9	41,8	32,9
JT3 D	LAm ax	A	6 000,0	114 ,0	106,8	101, 5	95,5	84,6	71,3	63,3	55,3	46,4	37,2

JT3 D	LAm ax	D	8 000,0	115 ,9	109,0	103, 7	98,0	87,6	75,4	67,7	59,8	51,1	42,1
JT3 D	LAm ax	D	10 000,0	117 ,5	110,8	105, 6	100,0	90,4	79,5	71,8	63,8	55,2	46,5
JT3 D	LAm ax	D	12 000,0	118 ,2	111,5	106, 4	101,0	92,1	82,0	74,5	66,8	58,6	49,7
JT3 D	LAm ax	D	15 000,0	119 ,7	113,0	107, 9	102,5	94,0	85,0	78,1	70,3	62,0	53,5
JT3 D	SEL	A	4 000,0	112 ,5	107,5	103, 6	99,0	90,0	78,3	71,2	64,5	57,0	49,5
JT3 D	SEL	A	6 000,0	114 ,8	109,8	105, 9	101,5	92,8	81,8	75,2	68,9	61,7	54,1
JT3 D	SEL	D	8 000,0	117 ,1	112,0	108, 2	104,0	95,9	85,9	79,6	73,4	66,1	58,6
JT3 D	SEL	D	10 000,0	119 ,0	113,9	110, 1	106,0	98,5	90,0	83,7	77,5	70,1	62,8
JT3 D	SEL	D	12 000,0	120 ,7	115,6	111, 9	107,7	100, 8	92,6	87,1	81,0	73,9	66,5
JT3 D	SEL	D	15 000,0	122 ,5	117,4	113, 6	109,5	103, 1	96,4	90,8	85,1	77,9	70,4
JT3 DQ	LAm ax	A	3 000,0	102 ,8	95,2	89,6	83,1	74,3	65,0	58,4	51,0	42,6	34,0
JT3 DQ	LAm ax	A	5 000,0	105 ,2	96,2	89,9	84,4	75,7	66,2	59,5	52,1	43,9	35,5
JT3 DQ	LAm ax	D	11 000,0	107 ,5	100,8	96,3	91,4	83,5	75,0	68,7	61,7	53,6	45,3
JT3 DQ	LAm ax	D	15 500,0	114 ,2	107,7	103, 2	98,7	91,4	83,7	78,2	72,0	64,9	57,3
JT3 DQ	SEL	A	3 000,0	104 ,4	99,4	95,6	91,4	84,8	77,8	72,6	66,7	59,9	52,7
JT3 DQ	SEL	A	5 000,0	105 ,1	100,0	96,2	91,9	85,4	78,4	73,2	67,3	60,6	53,7
JT3 DQ	SEL	D	11 000,0	109 ,1	105,4	102, 7	99,8	95,0	88,9	84,2	78,6	72,1	65,2
JT3 DQ	SEL	D	15 500,0	116 ,9	113,3	110, 8	108,1	103, 5	98,1	94,1	89,4	83,9	77,7
JT4 A	LAm ax	A	4 000,0	109 ,2	101,7	96,3	90,5	80,6	69,0	61,7	54,5	45,7	36,9
JT4 A	LAm ax	A	6 000,0	111 ,1	103,6	98,2	92,5	82,7	71,2	63,7	56,3	48,1	39,5
JT4 A	LAm ax	D	10 000,0	116 ,5	109,3	104, 1	98,5	89,3	79,0	71,6	63,7	54,5	45,4
JT4 A	LAm ax	D	12 000,0	119 ,6	112,4	107, 4	102,0	93,1	82,9	75,3	67,4	58,4	48,8
JT4	LAm	D	15 000,0	125	118,3	113,	108,0	99,1	89,2	81,5	73,5	64,3	54,6

A	ax			,3		2							
JT4 A	SEL	A	4 000,0	110 ,8	105,4	101, 2	97,0	89,6	80,6	74,3	68,6	60,9	52,7
JT4 A	SEL	A	6 000,0	112 ,7	107,3	103, 3	99,0	91,8	82,9	76,8	71,1	63,6	55,7
JT4 A	SEL	D	10 000,0	117 ,4	112,4	108, 7	104,5	97,4	89,2	83,3	76,9	69,4	61,5
JT4 A	SEL	D	12 000,0	120 ,0	115,2	111, 6	107,5	100, 6	92,6	86,6	80,3	72,6	64,7
JT4 A	SEL	D	15 000,0	125 ,5	120,8	117, 6	113,5	106, 9	99,3	93,3	86,6	78,7	70,6
JT9 D7 Q	LAm ax	A	8 560,0	101 ,8	95,4	91,0	86,3	78,6	69,9	63,6	56,7	49,0	40,9
JT9 D7 Q	LAm ax	A	14 000,0	103 ,3	96,8	92,2	87,1	79,2	70,5	64,2	57,5	49,9	41,9
JT9 D7 Q	LAm ax	D	24 370,0	106 ,3	99,8	95,3	90,3	82,6	74,2	68,1	61,6	54,2	46,4
JT9 D7 Q	LAm ax	D	34 850,0	110 ,0	103,8	99,4	94,7	87,2	78,7	72,7	66,0	58,6	50,8
JT9 D7 Q	LAm ax	D	40 240,0	112 ,5	106,3	102, 0	97,3	89,9	81,4	75,3	68,6	61,2	53,4
JT9 D7 Q	LAm ax	D	44 940,0	115 ,3	109,1	104, 8	100,0	92,6	84,2	78,0	71,4	63,9	56,1
JT9 D7 Q	SEL	A	8 560,0	103 ,6	99,5	96,6	93,5	88,1	81,7	77,0	71,6	65,5	58,9
JT9 D7 Q	SEL	A	14 000,0	105 ,1	100,9	97,8	94,3	88,7	82,3	77,6	72,4	66,4	59,9
JT9 D7 Q	SEL	D	24 370,0	108 ,1	103,9	100, 9	97,5	92,1	86,0	81,5	76,5	70,7	64,4
JT9 D7 Q	SEL	D	34 850,0	111 ,8	107,9	105, 0	101,9	96,7	90,5	86,1	80,9	75,1	68,8
JT9 D7 Q	SEL	D	40 240,0	114 ,3	110,4	107, 6	104,5	99,4	93,2	88,7	83,5	77,7	71,4
JT9 D7	SEL	D	44 940,0	117 ,1	113,2	110, 4	107,2	102, 1	96,0	91,4	86,3	80,4	74,1

Q													
JT9 DB D	LAm ax	A	8 000,0	106 ,5	99,5	94,5	89,0	79,8	69,1	61,2	53,2	44,9	36,3
JT9 DB D	LAm ax	A	14 000,0	111 ,0	104,0	99,0	93,5	84,3	73,6	65,7	57,7	49,4	40,8
JT9 DB D	LAm ax	D	20 000,0	114 ,3	107,2	102,1	96,5	87,1	76,9	69,8	62,3	54,2	45,4
JT9 DB D	LAm ax	D	28 000,0	116 ,4	109,3	104,2	98,5	89,0	79,1	72,3	65,0	57,0	48,0
JT9 DB D	LAm ax	D	36 000,0	117 ,9	110,8	105,7	100,0	90,5	80,6	73,8	66,5	58,5	49,7
JT9 DB D	SEL	A	8 000,0	108 ,2	103,5	99,9	96,0	89,1	80,6	74,2	67,6	60,9	53,7
JT9 DB D	SEL	A	14 000,0	113 ,2	108,5	104,9	101,0	94,1	85,6	79,2	72,6	65,9	58,7
JT9 DB D	SEL	D	20 000,0	116 ,6	111,8	108,1	104,0	96,9	89,0	83,4	77,3	70,7	63,4
JT9 DB D	SEL	D	28 000,0	118 ,7	113,9	110,2	106,0	98,8	91,2	85,9	80,0	73,5	66,2
JT9 DB D	SEL	D	36 000,0	120 ,2	115,4	111,7	107,5	100,3	92,7	87,4	81,5	75,0	67,7
JT9 DF L	LAm ax	A	8 000,0	103 ,0	95,5	90,2	84,3	75,1	66,0	59,7	52,6	44,5	35,6
JT9 DF L	LAm ax	A	16 000,0	107 ,1	99,6	94,3	88,4	79,2	70,1	63,8	56,7	48,6	39,7
JT9 DF L	LAm ax	D	24 000,0	110 ,6	103,1	97,8	92,1	83,3	74,5	68,3	61,5	53,7	45,4
JT9 DF L	LAm ax	D	32 000,0	113 ,5	105,9	100,6	95,1	86,5	77,9	71,9	65,3	57,7	49,7
JT9 DF L	LAm ax	D	40 000,0	115 ,7	108,1	102,8	97,3	88,7	80,1	74,1	67,5	59,9	51,9
JT9	SEL	A	8 000,0	102	97,8	94,3	90,5	84,4	77,7	72,9	67,3	60,7	53,3

DF L				,3									
JT9 DF L	SEL	A	16 000,0	106 ,3	101,8	98,3	94,5	88,4	81,7	76,9	71,3	64,7	57,3
JT9 DF L	SEL	D	24 000,0	109 ,4	105,1	101,7	98,0	92,2	85,8	81,2	75,9	69,7	62,8
JT9 DF L	SEL	D	32 000,0	111 ,8	107,4	104,1	100,5	94,9	88,7	84,2	79,1	73,1	66,5
JT9 DF L	SEL	D	40 000,0	113 ,8	109,4	106,1	102,5	96,9	90,7	86,2	81,1	75,1	68,5
O32 OD3	LAm ax	A	1 500,0	66, 9	60,5	56,2	51,7	44,7	37,2	32,1	26,7	21,1	15,9
O32 OD3	LAm ax	A	1 600,0	68, 1	61,7	57,4	52,9	45,9	38,4	33,2	27,7	21,9	16,6
O32 OD3	LAm ax	A	1 800,0	72, 1	65,6	61,2	56,6	49,3	41,3	35,8	30,0	23,9	18,0
O32 OD3	LAm ax	D	2 150,0	79, 8	73,1	68,6	63,9	56,2	47,9	42,2	36,1	29,7	23,1
O32 OD3	LAm ax	D	2 442,0	87, 3	80,7	76,1	71,2	63,5	55,1	49,4	43,1	36,1	28,7
O32 OD3	LAm ax	D	2 600,0	88, 8	82,1	77,5	72,6	64,7	56,2	50,2	43,8	36,7	29,3
O32 OD3	SEL	A	1 500,0	69, 0	65,6	62,8	60,2	56,0	51,3	48,0	44,5	41,3	38,2
O32 OD3	SEL	A	1 600,0	70, 4	67,1	64,6	62,0	57,7	53,0	49,6	45,9	42,3	38,9
O32 OD3	SEL	A	1 800,0	74, 1	70,5	68,0	65,3	60,7	55,5	51,8	47,8	43,8	39,9
O32 OD3	SEL	D	2 150,0	80, 4	76,9	74,3	71,4	66,5	60,9	57,0	52,7	48,1	43,7
O32 OD3	SEL	D	2 442,0	87, 9	84,2	81,5	78,5	73,4	67,9	63,9	59,5	54,4	48,9
O32 OD3	SEL	D	2 600,0	89, 4	85,5	82,8	79,8	74,8	69,0	64,8	60,2	55,0	49,2
O47 OR	LAm ax	A	169,0	73, 3	67,1	62,9	58,6	51,8	44,6	39,6	34,1	28,1	21,8
O47 OR	LAm ax	A	244,0	73, 9	67,7	63,5	59,2	52,5	45,4	40,3	34,8	28,8	22,4
O47 OR	LAm ax	D	533,0	87, 5	81,2	77,0	72,7	65,7	58,2	52,7	46,6	39,7	32,3
O47	LAm	D	640,0	96,	89,8	85,5	80,9	73,5	65,0	58,6	51,3	43,0	34,3

0R	ax			1									
O47 0R	SEL	A	169,0	75,6	71,7	69,0	66,2	61,7	56,7	53,1	49,2	44,7	39,8
O47 0R	SEL	A	244,0	76,2	72,3	69,6	66,8	62,3	57,3	53,7	49,7	45,1	40,2
O47 0R	SEL	D	533,0	87,8	83,8	81,1	78,2	73,6	68,2	64,2	59,6	54,2	48,4
O47 0R	SEL	D	640,0	95,4	91,3	88,5	85,4	80,3	74,1	69,2	63,4	56,5	49,3
OL Y59 3	LAm ax	A	10 000,0	115,8	109,2	104,6	99,8	92,0	83,2	76,5	68,8	60,3	50,7
OL Y59 3	LAm ax	A	20 000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OL Y59 3	LAm ax	D	20 000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OL Y59 3	LAm ax	D	28 000,0	132,1	124,8	119,6	114,3	106,1	97,3	90,8	83,6	75,1	65,3
OL Y59 3	LAm ax	D	32 000,0	134,0	126,7	121,4	116,0	107,8	98,9	92,4	85,2	76,7	67,3
OL Y59 3	SEL	A	10 000,0	117,7	113,4	110,3	107,0	101,5	94,8	89,6	83,5	76,5	68,3
OL Y59 3	SEL	A	20 000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OL Y59 3	SEL	D	20 000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OL Y59 3	SEL	D	28 000,0	136,4	131,3	127,6	123,8	118,0	111,4	106,4	100,6	93,7	85,7
OL Y59 3	SEL	D	32 000,0	138,4	133,2	129,4	125,5	119,6	113,0	108,0	102,2	95,3	87,4
PT6 A11 4	LAm ax	A	400,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6 A11 4	LAm ax	A	427,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6	LAm	A	463,0	90,	84,0	79,7	75,2	68,2	60,6	55,1	48,7	41,1	32,6

A11 4	ax			3									
PT6 A11 4	LAm ax	D	1 009,0	88, 2	82,0	77,8	73,5	66,7	59,1	53,5	47,1	39,4	30,8
PT6 A11 4	LAm ax	D	1 899,0	90, 0	83,8	79,7	75,4	68,7	61,4	56,1	50,1	43,1	35,4
PT6 A11 4	SEL	A	400,0	89, 9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6 A11 4	SEL	A	427,0	89, 9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6 A11 4	SEL	A	463,0	89, 4	85,3	82,4	79,4	74,7	69,3	65,3	60,6	54,7	47,9
PT6 A11 4	SEL	D	1 009,0	87, 7	83,8	81,1	78,3	73,7	68,4	64,3	59,4	53,2	46,1
PT6 A11 4	SEL	D	1 899,0	89, 7	85,8	83,2	80,4	75,9	70,9	67,1	62,6	57,1	50,9
PT6 A27	LAm ax	A	30,0	90, 9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6 A27	LAm ax	A	100,0	95, 6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6 A27	LAm ax	D	30,0	90, 9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6 A27	LAm ax	D	100,0	95, 6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6 A27	SEL	A	30,0	91, 3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0
PT6 A27	SEL	A	100,0	95, 9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6 A27	SEL	D	30,0	91, 3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0
PT6 A27	SEL	D	100,0	95, 9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6 A41	LAm ax	A	300,0	83, 6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6 A41	LAm ax	A	311,0	83, 6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6 A41	LAm ax	D	820,0	85, 2	78,9	74,7	70,3	63,5	56,0	50,6	44,4	37,2	29,1
PT6	LAm	D	1 153,0	87,	81,0	76,9	72,6	65,9	58,6	53,4	47,5	40,6	32,9

A41	ax			2									
PT6 A41	SEL	A	300,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6 A41	SEL	A	311,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6 A41	SEL	D	820,0	86,6	82,5	79,8	77,0	72,3	67,1	63,2	58,5	52,8	46,3
PT6 A41	SEL	D	1 153,0	88,6	84,7	82,0	79,2	74,8	69,8	66,0	61,6	56,2	50,0
PT6 A45	LAm ax	A	35,0	87,2	81,0	76,7	72,4	65,1	57,7	52,9	48,0	41,9	35,1
PT6 A45	LAm ax	A	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6 A45	LAm ax	D	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6 A45	LAm ax	D	100,0	94,9	88,6	84,4	80,0	72,6	65,2	60,3	55,4	49,4	42,4
PT6 A45	SEL	A	35,0	88,0	84,0	81,3	78,5	74,0	69,2	65,6	61,6	57,0	51,6
PT6 A45	SEL	A	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6 A45	SEL	D	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6 A45	SEL	D	100,0	95,1	91,1	88,4	85,5	81,0	76,1	72,4	68,4	63,8	58,4
PT6 A50	LAm ax	A	35,0	83,9	78,2	74,0	68,8	60,7	51,8	45,5	38,6	31,4	24,2
PT6 A50	LAm ax	A	40,0	87,4	81,7	77,5	72,4	64,2	55,5	49,0	42,1	34,4	26,7
PT6 A50	LAm ax	D	80,0	84,7	78,5	74,4	69,8	62,5	54,0	48,1	41,3	34,0	26,4
PT6 A50	LAm ax	D	100,0	86,9	80,7	76,6	72,0	64,7	56,2	50,2	43,5	36,4	29,3
PT6 A50	SEL	A	35,0	85,7	82,3	79,6	76,0	70,2	63,6	58,9	53,5	47,9	42,2
PT6 A50	SEL	A	40,0	89,2	85,8	83,1	79,6	73,7	67,3	62,4	57,0	50,9	44,7
PT6 A50	SEL	D	80,0	86,5	82,6	80,0	77,0	72,0	65,8	61,5	56,2	50,5	44,4
PT6 A50	SEL	D	100,0	88,7	84,8	82,2	79,2	74,2	68,0	63,6	58,4	52,9	47,3
PT6 A67	LAm ax	A	400,0	87,8	81,2	76,8	72,2	64,9	56,7	50,6	43,5	35,4	27,1
PT6 A67	LAm ax	A	600,0	89,1	82,4	77,9	73,3	66,1	58,1	52,3	45,7	37,8	29,2

PT6 A67	LAm ax	D	1 000,0	90, 2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6 A67	LAm ax	D	1 100,0	90, 2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6 A67	LAm ax	D	1 600,0	87, 9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0
PT6 A67	LAm ax	D	1 700,0	87, 9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0
PT6 A67	SEL	A	400,0	90, 6	86,4	83,9	81,0	76,3	70,7	66,2	60,9	54,6	48,2
PT6 A67	SEL	A	600,0	90, 8	86,6	83,9	80,9	76,3	71,0	66,8	61,8	55,7	48,8
PT6 A67	SEL	D	1 000,0	92, 8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6 A67	SEL	D	1 100,0	92, 8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6 A67	SEL	D	1 600,0	89, 4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7
PT6 A67	SEL	D	1 700,0	89, 4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7
PW 119 C	LAm ax	A	108,0	91, 0	84,0	79,0	73,6	64,7	55,1	48,4	41,1	33,2	25,4
PW 119 C	LAm ax	A	465,0	91, 8	84,6	79,4	73,7	64,1	53,6	46,5	39,0	31,1	22,9
PW 119 C	LAm ax	D	3 412,0	87, 2	80,6	76,2	71,5	64,3	56,5	51,0	44,9	38,3	31,6
PW 119 C	LAm ax	D	4 300,0	88, 8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW 119 C	LAm ax	D	4 301,0	88, 8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW 119 C	SEL	A	108,0	95, 0	90,3	86,8	82,8	76,2	68,8	63,6	57,8	51,4	45,1
PW 119 C	SEL	A	465,0	95, 3	90,4	86,7	82,5	75,1	66,9	61,3	55,3	48,8	42,2
PW 119 C	SEL	D	3 412,0	90, 0	85,7	82,7	79,6	74,6	69,1	65,0	60,5	55,4	50,1
PW 119	SEL	D	4 300,0	90, 2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8

C													
PW 119 C	SEL	D	4 301,0	90, 2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8
PW 120	LAm ax	A	35,0	87, 1	80,3	75,5	70,5	62,4	54,0	48,9	43,8	39,1	34,8
PW 120	LAm ax	A	40,0	90, 0	83,7	79,2	74,3	66,7	59,0	54,0	48,8	43,4	38,1
PW 120	LAm ax	D	90,0	82, 8	76,9	72,9	68,7	62,8	56,3	51,8	47,3	42,3	37,6
PW 120	LAm ax	D	100,0	85, 2	79,4	75,8	71,9	65,9	59,7	55,3	51,0	46,2	41,6
PW 120	LAm ax	D	150,0	90, 2	84,4	80,8	76,9	70,9	64,7	60,3	56,0	51,2	46,6
PW 120	SEL	A	35,0	88, 9	84,4	81,1	77,7	71,9	65,8	62,3	58,7	55,6	52,8
PW 120	SEL	A	40,0	91, 8	87,8	84,8	81,5	76,2	70,8	67,4	63,7	59,9	56,1
PW 120	SEL	D	90,0	84, 6	81,0	78,5	75,9	72,3	68,1	65,2	62,2	58,8	55,6
PW 120	SEL	D	100,0	87, 0	83,5	81,4	79,1	75,4	71,5	68,7	65,9	62,7	59,6
PW 120	SEL	D	150,0	92, 0	88,5	86,4	84,1	80,4	76,5	73,7	70,9	67,7	64,6
PW 203 7	LAm ax	A	5 000,0	93, 3	86,7	82,1	77,1	69,2	60,2	53,4	46,2	38,2	30,2
PW 203 7	LAm ax	A	12 000,0	97, 8	90,9	86,1	80,9	72,6	63,4	56,5	49,0	40,7	32,4
PW 203 7	LAm ax	D	13 000,0	95, 6	89,2	84,6	79,6	71,4	62,1	55,2	47,6	39,3	30,8
PW 203 7	LAm ax	D	24 000,0	99, 7	93,1	88,4	83,2	75,2	66,1	59,8	53,3	46,2	39,0
PW 203 7	LAm ax	D	30 000,0	101 ,5	95,5	91,1	86,4	78,8	70,1	63,7	57,0	49,5	41,9
PW 203 7	LAm ax	D	36 000,0	103 ,7	98,4	94,6	90,5	83,8	75,5	68,9	61,6	53,2	44,6
PW 203 7	SEL	A	5 000,0	95, 1	90,8	87,7	84,3	78,7	72,0	66,8	61,1	54,7	48,2
PW	SEL	A	12 000,0	99,	95,0	91,7	88,1	82,1	75,2	69,9	63,9	57,2	50,4

203 7				6									
PW 203 7	SEL	D	13 000,0	97, 4	93,3	90,2	86,8	80,9	73,9	68,6	62,5	55,8	48,8
PW 203 7	SEL	D	24 000,0	101 ,5	97,2	94,0	90,4	84,7	77,9	73,2	68,2	62,7	57,0
PW 203 7	SEL	D	30 000,0	103 ,3	99,6	96,7	93,6	88,3	81,9	77,1	71,9	66,0	59,9
PW 203 7	SEL	D	36 000,0	105 ,5	102,5	100, 2	97,7	93,3	87,3	82,3	76,5	69,7	62,6
PW 306 C	LAm ax	A	500,0	84, 2	77,2	72,2	66,8	58,1	48,7	42,1	35,1	27,7	20,3
PW 306 C	LAm ax	A	1 000,0	85, 4	78,1	73,0	67,6	58,8	49,4	42,8	35,9	28,5	21,3
PW 306 C	LAm ax	D	1 500,0	86, 2	79,5	74,7	69,4	60,7	51,2	44,5	37,2	29,5	21,8
PW 306 C	LAm ax	D	3 500,0	95, 2	88,8	84,1	78,9	70,3	60,8	54,1	46,9	39,1	31,3
PW 306 C	LAm ax	D	5 500,0	101 ,4	95,1	90,4	85,2	76,5	66,8	60,0	52,6	44,6	36,5
PW 306 C	SEL	A	500,0	85, 4	81,5	78,6	75,2	69,3	62,7	57,8	52,6	46,8	41,0
PW 306 C	SEL	A	1 000,0	86, 5	82,4	79,3	75,8	69,9	63,3	58,5	53,4	47,8	42,1
PW 306 C	SEL	D	1 500,0	85, 8	82,3	79,5	76,2	70,6	64,0	59,1	53,8	47,9	41,9
PW 306 C	SEL	D	3 500,0	94, 9	91,3	88,4	85,2	79,5	72,9	68,1	62,9	57,1	51,2
PW 306 C	SEL	D	5 500,0	101 ,3	97,9	95,1	91,9	86,3	79,8	75,0	69,7	64,0	58,1
PW 405 6	LAm ax	A	7 000,0	99, 8	92,4	87,3	82,0	74,1	65,7	59,6	52,8	45,8	39,1

PW 405 6	LAm ax	A	10 000,0	99,9	92,4	87,3	82,0	74,2	65,8	59,7	52,8	45,8	39,0
PW 405 6	LAm ax	A	13 000,0	100,5	92,9	87,7	82,4	74,5	66,1	60,0	53,1	46,1	39,4
PW 405 6	LAm ax	A	16 000,0	101,4	93,6	88,2	82,9	74,9	66,5	60,4	53,6	46,6	40,0
PW 405 6	LAm ax	D	20 000,0	101,9	94,4	89,3	83,9	75,7	67,7	61,9	55,5	49,1	42,9
PW 405 6	LAm ax	D	26 000,0	103,4	96,2	91,2	86,1	78,0	69,7	64,0	57,6	51,1	44,9
PW 405 6	LAm ax	D	32 000,0	105,1	98,0	93,2	88,1	80,2	71,8	66,0	59,7	53,2	47,0
PW 405 6	LAm ax	D	38 000,0	107,0	100,1	95,3	90,4	82,5	74,1	68,3	61,9	55,4	49,2
PW 405 6	LAm ax	D	44 000,0	109,5	102,7	98,0	93,1	85,3	76,9	71,2	64,8	58,3	52,2
PW 405 6	LAm ax	D	50 000,0	113,3	106,5	101,7	96,9	89,1	81,0	75,3	68,9	62,5	56,4
PW 405 6	SEL	A	7 000,0	102,9	98,2	94,9	91,5	86,1	80,1	75,6	70,5	65,2	60,1
PW 405 6	SEL	A	10 000,0	103,3	98,6	95,2	91,7	86,3	80,3	75,8	70,6	65,2	60,1
PW 405 6	SEL	A	13 000,0	103,9	99,1	95,7	92,1	86,6	80,6	76,1	70,9	65,6	60,6
PW 405 6	SEL	A	16 000,0	104,6	99,8	96,3	92,6	87,0	80,9	76,5	71,4	66,3	61,4
PW 405 6	SEL	D	20 000,0	104,5	99,9	96,5	92,7	86,9	81,1	77,1	72,6	68,0	63,6
PW 405 6	SEL	D	26 000,0	105,0	100,7	97,5	94,1	88,7	83,0	79,0	74,5	70,0	65,6
PW 405	SEL	D	32 000,0	106,1	102,0	99,0	95,8	90,6	85,0	81,0	76,5	72,0	67,6

6													
PW 4056	SEL	D	38 000,0	107,6	103,6	100,8	97,7	92,7	87,2	83,3	78,8	74,3	69,9
PW 4056	SEL	D	44 000,0	109,9	106,0	103,2	100,2	95,4	90,0	86,2	81,8	77,3	73,0
PW 4056	SEL	D	50 000,0	113,5	109,6	106,9	104,0	99,2	94,2	90,5	86,1	81,7	77,5
PW 4158	LAm ax	A	4 000,0	97,0	90,1	84,8	78,9	70,6	62,1	56,0	49,2	41,5	33,6
PW 4158	LAm ax	A	12 000,0	99,5	92,3	86,8	81,1	72,4	63,4	57,2	50,2	42,5	34,5
PW 4158	LAm ax	D	23 000,0	104,9	95,7	89,4	83,0	73,2	62,8	56,1	49,2	41,7	34,0
PW 4158	LAm ax	D	32 000,0	107,8	99,8	94,4	88,6	79,1	68,1	61,4	54,6	47,0	39,0
PW 4158	LAm ax	D	41 000,0	108,7	101,0	95,9	90,3	81,0	71,5	65,1	58,2	50,5	42,4
PW 4158	LAm ax	D	50 000,0	111,5	103,9	98,9	93,7	85,4	76,6	70,4	63,7	56,0	47,6
PW 4158	SEL	A	4 000,0	99,7	94,9	91,6	88,2	82,7	76,6	72,0	66,8	60,8	54,3
PW 4158	SEL	A	12 000,0	102,5	97,8	94,1	90,2	84,2	77,8	73,1	67,8	61,6	55,1
PW 4158	SEL	D	23 000,0	104,1	98,5	94,2	90,0	83,7	76,8	71,9	66,8	61,0	54,7
PW 4158	SEL	D	32 000,0	106,1	101,4	97,6	94,0	88,1	81,6	77,0	72,0	66,2	60,0
PW 4158	SEL	D	41 000,0	107,3	103,1	99,7	96,4	91,0	85,0	80,6	75,7	70,1	63,8
PW 4158	SEL	D	50 000,0	110,6	106,5	103,4	100,2	95,1	89,5	85,3	80,4	74,6	68,1
PW	LAm	A	9 300,0	99,	92,8	87,4	82,4	74,1	65,9	59,6	53,2	46,6	40,4

446 0	ax			2									
PW 446 0	LAm ax	A	22 400,0	102 ,5	95,6	90,5	84,9	76,3	67,5	61,2	54,8	48,1	41,7
PW 446 0	LAm ax	D	24 960,0	101 ,9	94,1	89,1	84,0	76,2	67,6	61,3	54,8	47,2	40,0
PW 446 0	LAm ax	D	37 100,0	104 ,4	97,1	92,4	87,5	80,2	71,9	65,8	59,1	51,7	44,7
PW 446 0	LAm ax	D	49 010,0	107 ,4	100,9	96,4	91,9	84,7	76,9	70,8	64,4	56,7	50,2
PW 446 0	LAm ax	D	53 830,0	109 ,6	103,2	98,6	94,0	87,3	79,4	73,8	67,1	59,7	53,2
PW 446 0	SEL	A	9 300,0	101 ,0	96,9	93,0	89,6	83,6	77,7	73,0	68,1	63,1	58,4
PW 446 0	SEL	A	22 400,0	104 ,3	99,7	96,1	92,1	85,8	79,3	74,6	69,7	64,6	59,7
PW 446 0	SEL	D	24 960,0	103 ,7	98,2	94,7	91,2	85,7	79,4	74,7	69,7	63,7	58,0
PW 446 0	SEL	D	37 100,0	106 ,2	101,2	98,0	94,7	89,7	83,7	79,2	74,0	68,2	62,7
PW 446 0	SEL	D	49 010,0	109 ,2	105,0	102,0	99,1	94,2	88,7	84,2	79,3	73,2	68,2
PW 446 0	SEL	D	53 830,0	111 ,4	107,3	104,2	101,2	96,8	91,2	87,2	82,0	76,2	71,2
PW 530 A	LAm ax	A	500,0	88, 7	81,1	75,8	70,1	60,9	51,1	44,3	37,1	29,4	21,9
PW 530 A	LAm ax	A	800,0	90, 3	82,7	77,5	71,8	62,9	53,3	46,7	39,7	32,3	25,0
PW 530 A	LAm ax	D	1 200,0	94, 0	87,0	81,9	76,3	67,2	57,2	50,1	42,6	34,5	26,4
PW 530 A	LAm ax	D	1 600,0	95, 8	89,1	84,2	78,9	70,0	60,3	53,4	45,9	38,0	30,0

PW 530 A	LAm ax	D	2 000,0	98,5	91,8	86,8	81,4	72,4	62,5	55,5	47,9	39,8	31,7
PW 530 A	LAm ax	D	2 400,0	100,2	93,6	88,8	83,5	74,7	65,0	58,1	50,7	42,8	34,8
PW 530 A	SEL	A	500,0	88,6	84,0	80,7	77,1	71,1	64,4	59,7	54,6	49,2	43,7
PW 530 A	SEL	A	800,0	90,4	85,8	82,5	78,9	73,0	66,6	62,0	57,1	51,8	46,6
PW 530 A	SEL	D	1 200,0	92,2	88,0	84,8	81,3	75,3	68,5	63,7	58,4	52,6	46,9
PW 530 A	SEL	D	1 600,0	95,5	91,5	88,4	84,8	78,8	71,9	66,9	61,4	55,5	49,5
PW 530 A	SEL	D	2 000,0	98,8	94,4	91,2	87,5	81,4	74,6	69,7	64,5	58,7	53,0
PW 530 A	SEL	D	2 400,0	100,2	96,4	93,5	90,1	84,2	77,4	72,5	67,0	61,1	55,0
PW 545 A	LAm ax	A	550,0	91,5	84,2	78,9	73,1	63,6	53,3	46,0	38,2	29,9	21,6
PW 545 A	LAm ax	A	750,0	93,0	85,6	80,3	74,5	65,1	54,7	47,4	39,6	31,3	23,0
PW 545 A	LAm ax	D	1 750,0	94,4	87,6	82,7	77,3	68,3	58,5	51,5	44,0	35,9	27,8
PW 545 A	LAm ax	D	2 000,0	94,6	87,6	82,5	77,1	68,3	58,7	52,1	45,0	37,5	30,0
PW 545 A	LAm ax	D	2 500,0	96,4	89,3	84,3	78,9	70,1	60,6	53,9	46,8	39,3	31,8
PW 545 A	LAm ax	D	3 000,0	97,4	90,8	86,1	81,0	72,6	63,5	57,1	50,2	42,8	35,5
PW 545 A	LAm ax	D	3 500,0	99,7	93,2	88,5	83,4	75,1	66,0	59,6	52,8	45,6	38,3
PW 545	SEL	A	550,0	92,1	87,1	83,4	79,1	71,7	63,4	57,4	50,8	43,6	36,4

A													
PW 545 A	SEL	A	750,0	93,6	88,6	84,8	80,5	73,2	64,9	58,9	52,4	45,3	38,1
PW 545 A	SEL	D	1 750,0	94,8	90,3	86,9	83,0	76,3	68,7	63,2	57,2	50,6	44,0
PW 545 A	SEL	D	2 000,0	95,9	91,1	87,5	83,6	77,1	69,8	64,7	59,1	53,1	47,1
PW 545 A	SEL	D	2 500,0	98,0	93,2	89,6	85,7	79,2	71,9	66,8	61,2	55,2	49,2
PW 545 A	SEL	D	3 000,0	98,7	94,4	91,2	87,6	81,5	74,6	69,7	64,3	58,5	52,6
PW 545 A	SEL	D	3 500,0	101,1	96,8	93,6	90,1	84,0	77,2	72,3	67,0	61,3	55,5
PW 610 F	LAm ax	A	79,0	77,0	69,5	64,6	59,8	52,4	44,4	38,6	32,1	24,5	16,3
PW 610 F	LAm ax	A	112,0	77,3	69,8	64,9	59,9	52,4	44,3	38,5	32,0	24,5	16,2
PW 610 F	LAm ax	A	160,0	77,9	70,4	65,4	60,3	52,5	44,4	38,5	32,0	24,5	16,2
PW 610 F	LAm ax	A	208,0	78,5	71,0	66,0	60,8	52,9	44,6	38,7	32,1	24,6	16,3
PW 610 F	LAm ax	A	262,0	79,2	71,8	66,8	61,5	53,5	45,0	39,0	32,4	24,8	16,6
PW 610 F	LAm ax	A	328,0	80,1	72,9	67,9	62,7	54,5	45,8	39,7	32,9	25,2	17,0
PW 610 F	LAm ax	A	404,0	81,2	74,3	69,5	64,3	56,1	47,1	40,7	33,8	26,0	17,7
PW 610 F	LAm ax	D	489,0	83,7	76,9	72,1	66,9	58,4	48,9	42,1	34,6	26,1	17,0
PW 610 F	LAm ax	D	587,0	86,2	79,1	74,2	68,9	60,4	50,9	44,0	36,4	27,8	18,7
PW	LAm	D	689,0	88,	81,2	76,2	70,9	62,3	52,9	46,0	38,3	29,6	20,4

610 F	ax			3									
PW 610 F	LAm ax	D	807,0	90,3	83,3	78,3	73,1	64,6	55,2	48,3	40,5	31,8	22,6
PW 610 F	LAm ax	D	910,0	91,7	84,8	80,0	74,9	66,5	57,1	50,2	42,5	33,7	24,4
PW 610 F	LAm ax	D	935,0	91,9	85,1	80,4	75,3	67,0	57,6	50,7	43,0	34,2	24,9
PW 610 F	SEL	A	79,0	78,5	74,3	71,3	68,3	63,5	58,1	54,0	49,2	43,4	36,9
PW 610 F	SEL	A	112,0	78,7	74,4	71,5	68,4	63,5	58,1	54,0	49,1	43,4	36,8
PW 610 F	SEL	A	160,0	79,0	74,7	71,8	68,7	63,7	58,2	54,0	49,2	43,4	36,8
PW 610 F	SEL	A	208,0	79,5	75,2	72,3	69,2	64,1	58,4	54,2	49,3	43,5	36,9
PW 610 F	SEL	A	262,0	80,1	75,9	72,9	69,8	64,7	58,9	54,7	49,7	43,8	37,2
PW 610 F	SEL	A	328,0	81,0	76,9	74,0	70,8	65,7	59,8	55,5	50,4	44,4	37,7
PW 610 F	SEL	A	404,0	82,2	78,3	75,5	72,4	67,2	61,3	56,8	51,6	45,4	38,6
PW 610 F	SEL	D	489,0	83,4	79,6	76,8	73,6	68,4	62,1	57,3	51,7	44,9	37,5
PW 610 F	SEL	D	587,0	85,7	81,9	78,9	75,7	70,4	64,2	59,4	53,8	47,0	39,6
PW 610 F	SEL	D	689,0	87,9	84,1	81,0	77,7	72,4	66,3	61,5	55,9	49,2	41,7
PW 610 F	SEL	D	807,0	90,1	86,3	83,4	80,1	74,9	68,7	64,0	58,4	51,7	44,1
PW 610 F	SEL	D	910,0	91,8	88,1	85,3	82,2	77,0	70,8	66,1	60,5	53,7	46,1

PW 610 F	SEL	D	935,0	92,2	88,4	85,7	82,7	77,5	71,3	66,6	60,9	54,2	46,6
PW 615 F	LAm ax	A	300,0	82,8	75,7	70,6	65,1	56,1	46,3	39,5	32,2	24,4	16,6
PW 615 F	LAm ax	A	500,0	87,1	79,9	74,7	69,0	59,8	49,7	42,6	35,0	26,9	18,8
PW 615 F	LAm ax	D	700,0	90,2	83,5	78,6	73,1	64,1	54,0	46,9	39,2	31,0	22,7
PW 615 F	LAm ax	D	900,0	94,8	87,7	82,6	77,0	67,7	57,5	50,3	42,5	34,2	25,9
PW 615 F	LAm ax	D	1 100,0	96,4	89,8	85,0	79,6	70,6	60,5	53,4	45,7	37,3	28,9
PW 615 F	LAm ax	D	1 300,0	97,4	91,1	86,4	81,2	72,5	62,7	55,8	48,3	40,2	32,0
PW 615 F	SEL	A	300,0	85,5	81,7	78,7	75,3	69,5	62,8	58,0	52,7	46,9	41,1
PW 615 F	SEL	A	500,0	87,0	82,9	79,8	76,3	70,4	63,8	59,0	53,9	48,3	42,6
PW 615 F	SEL	D	700,0	89,6	85,7	82,6	79,0	73,0	65,9	60,8	55,2	49,1	42,8
PW 615 F	SEL	D	900,0	92,9	89,0	86,0	82,5	76,5	69,6	64,6	59,2	53,2	47,1
PW 615 F	SEL	D	1 100,0	95,6	92,0	89,1	85,7	79,8	73,0	68,0	62,5	56,5	50,4
PW 615 F	SEL	D	1 300,0	97,4	94,1	91,3	88,1	82,4	75,7	70,8	65,4	59,4	53,3
RAI SQP	LAm ax	A	23,0	77,2	70,0	65,1	59,9	51,5	42,3	36,2	30,0	23,6	17,9
RAI SQP	LAm ax	A	30,0	78,3	71,3	67,4	61,7	53,9	45,6	39,8	33,6	27,0	20,1
RAI SQP	LAm ax	D	60,0	84,7	78,1	73,6	68,9	61,5	53,8	48,4	42,6	36,3	29,8
RAI SQP	LAm ax	D	85,0	89,2	82,7	78,4	74,0	67,2	60,1	55,3	50,2	44,6	38,7

RAI SQP	LAm ax	D	100,0	96, 8	90,5	86,3	82,1	75,4	68,3	63,3	57,7	51,3	44,6
RAI SQP	SEL	A	23,0	82, 3	77,9	74,7	71,4	65,5	59,2	54,8	50,1	45,6	41,3
RAI SQP	SEL	A	30,0	82, 6	78,6	76,3	72,7	67,6	61,8	57,6	52,9	48,2	43,9
RAI SQP	SEL	D	60,0	87, 6	84,1	81,6	78,8	74,1	68,8	65,0	60,8	56,1	51,4
RAI SQP	SEL	D	85,0	92, 3	88,6	86,1	83,4	79,2	74,7	71,3	68,0	63,9	60,1
RAI SQP	SEL	D	100,0	97, 8	94,5	92,3	90,0	86,3	82,0	78,9	75,2	70,9	66,0
RB1 83	LAm ax	A	1 798,0	94, 7	87,6	82,6	77,6	69,3	60,8	54,7	47,4	38,9	29,9
RB1 83	LAm ax	A	2 698,0	95, 6	89,1	84,5	79,8	72,3	64,0	57,9	50,6	42,0	32,9
RB1 83	LAm ax	A	3 147,0	98, 1	91,3	86,4	81,6	74,2	65,6	59,5	52,2	43,7	34,8
RB1 83	LAm ax	A	3 597,0	98, 7	92,2	87,3	82,6	75,6	67,2	61,1	53,8	45,3	36,3
RB1 83	LAm ax	A	4 496,0	100 ,4	94,3	90,1	85,4	78,8	70,4	64,3	57,0	48,5	39,5
RB1 83	LAm ax	D	4 496,0	101 ,6	95,0	90,6	85,8	78,6	70,9	65,2	58,5	50,0	39,6
RB1 83	LAm ax	D	10 116,0	119 ,8	113,4	108, 9	104,2	96,9	89,3	83,5	76,9	68,4	58,0
RB1 83	SEL	A	1 798,0	96, 5	91,7	88,2	84,8	78,8	72,6	68,1	62,3	55,4	47,9
RB1 83	SEL	A	2 698,0	97, 4	93,2	90,1	87,0	81,8	75,8	71,3	65,5	58,5	50,9
RB1 83	SEL	A	3 147,0	99, 9	95,4	92,0	88,8	83,7	77,4	72,9	67,1	60,2	52,8
RB1 83	SEL	A	3 597,0	100 ,5	96,3	92,9	89,8	85,1	79,0	74,5	68,7	61,8	54,3
RB1 83	SEL	A	4 496,0	102 ,2	98,4	95,7	92,6	88,3	82,2	77,7	71,9	65,0	57,5
RB1 83	SEL	D	4 496,0	103 ,4	99,1	96,2	93,0	88,1	82,7	78,6	73,4	66,5	57,6
RB1 83	SEL	D	10 116,0	121 ,6	117,5	114, 5	111,4	106, 4	101,1	96,9	91,8	84,9	76,0
RB1 83P	LAm ax	A	1 798,0	93, 7	86,9	82,3	77,3	69,1	60,6	54,2	46,5	37,4	27,6
RB1 83P	LAm ax	A	2 698,0	94, 0	87,9	83,8	79,5	72,0	63,5	57,0	49,3	40,2	30,5
RB1	LAm	A	3 147,0	97,	90,5	85,9	81,3	73,7	64,9	58,5	50,8	41,9	32,4

83P	ax			0									
RB1 83P	LAm ax	A	3 597,0	97, 8	91,5	87,2	82,5	74,9	66,4	59,9	52,2	43,3	33,7
RB1 83P	LAm ax	A	4 496,0	99, 9	93,8	89,6	85,3	77,8	69,3	62,8	55,1	46,1	36,4
RB1 83P	LAm ax	D	4 496,0	101 ,5	94,6	89,9	84,9	77,4	69,3	63,3	56,3	47,5	36,5
RB1 83P	LAm ax	D	10 116,0	116 ,3	109,6	104, 9	100,1	92,5	84,4	78,4	71,4	62,5	51,5
RB1 83P	SEL	A	1 798,0	95, 5	91,0	87,9	84,5	78,6	72,4	67,6	61,4	53,9	45,6
RB1 83P	SEL	A	2 698,0	95, 8	92,0	89,4	86,7	81,5	75,3	70,4	64,2	56,7	48,5
RB1 83P	SEL	A	3 147,0	98, 8	94,6	91,5	88,5	83,2	76,7	71,9	65,7	58,4	50,4
RB1 83P	SEL	A	3 597,0	99, 6	95,6	92,8	89,7	84,4	78,2	73,3	67,1	59,8	51,7
RB1 83P	SEL	A	4 496,0	101 ,7	97,9	95,2	92,5	87,3	81,1	76,2	70,0	62,6	54,4
RB1 83P	SEL	D	4 496,0	103 ,3	98,7	95,5	92,1	86,9	81,1	76,7	71,2	64,0	54,5
RB1 83P	SEL	D	10 116,0	118 ,1	113,7	110, 5	107,3	102, 0	96,2	91,8	86,3	79,0	69,5
RB2 112	LAm ax	A	8 000,0	99, 2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
RB2 112	LAm ax	A	14 000,0	102 ,8	95,8	90,7	85,3	76,8	67,9	61,5	54,2	46,1	38,1
RB2 112	LAm ax	D	20 000,0	104 ,8	97,4	93,0	87,8	79,6	70,7	64,4	57,2	49,2	41,4
RB2 112	LAm ax	D	28 000,0	106 ,7	99,9	95,1	90,0	82,0	73,2	66,9	59,8	51,9	44,1
RB2 112	LAm ax	D	36 000,0	108 ,3	101,6	97,0	92,0	84,2	75,4	69,2	62,2	54,3	46,7
RB2 112	SEL	A	8 000,0	100 ,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
RB2 112	SEL	A	14 000,0	104 ,8	100,0	96,4	92,5	86,4	79,5	74,5	68,8	62,3	55,8
RB2 112	SEL	D	20 000,0	107 ,3	102,6	99,1	95,5	89,5	82,8	77,8	72,3	65,8	59,5
RB2 112	SEL	D	28 000,0	109 ,8	105,3	101, 9	98,5	92,7	86,1	81,2	75,8	69,5	63,2
RB2 112	SEL	D	36 000,0	111 ,4	107,1	103, 8	100,5	94,8	88,3	83,5	78,1	71,9	65,6
RD A53	LAm ax	A	32,0	96, 4	88,7	82,9	76,2	65,3	55,1	48,3	41,3	34,1	26,4

2													
RD A53 2	LAm ax	A	73,0	98, 2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RD A53 2	LAm ax	D	73,0	98, 2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RD A53 2	LAm ax	D	100,0	98, 6	92,2	87,8	83,4	76,4	68,9	63,4	57,3	50,3	42,0
RD A53 2	SEL	A	32,0	98, 9	93,5	89,1	84,0	75,3	67,3	62,0	56,5	50,8	44,6
RD A53 2	SEL	A	73,0	100 ,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RD A53 2	SEL	D	73,0	100 ,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RD A53 2	SEL	D	100,0	101 ,3	97,2	94,3	91,4	86,7	81,4	77,5	72,8	67,3	60,6
RR5 35E	LAm ax	A	6 000,0	91, 9	84,7	80,1	75,2	67,4	58,6	52,1	45,1	38,1	31,4
RR5 35E	LAm ax	A	7 000,0	92, 0	84,9	80,3	75,4	67,6	58,8	52,4	45,4	38,4	31,8
RR5 35E	LAm ax	A	8 000,0	92, 2	85,2	80,6	75,6	67,8	59,0	52,7	45,8	38,8	32,2
RR5 35E	LAm ax	A	9 000,0	92, 5	85,5	80,8	75,9	68,0	59,3	53,0	46,2	39,2	32,7
RR5 35E	LAm ax	D	10 000,0	91, 0	84,0	79,7	75,1	67,5	59,1	53,0	46,3	39,4	33,0
RR5 35E	LAm ax	D	15 000,0	95, 7	87,9	83,1	78,4	70,8	62,3	56,3	49,8	43,1	36,8
RR5 35E	LAm ax	D	20 000,0	99, 1	91,1	86,3	81,5	73,8	65,4	59,5	53,0	46,4	40,1
RR5 35E	LAm ax	D	25 000,0	101 ,6	93,9	89,1	84,3	76,7	68,3	62,4	55,9	49,2	43,0
RR5 35E	LAm ax	D	30 000,0	103 ,7	96,5	91,9	87,2	79,6	71,2	65,3	58,7	52,0	45,8
RR5 35E	LAm ax	D	35 000,0	106 ,2	100,3	96,1	91,6	84,1	75,8	69,7	63,0	56,2	49,9
RR5 35E	SEL	A	6 000,0	95, 9	90,9	87,8	84,6	79,2	72,9	68,1	62,9	57,6	52,5
RR5 35E	SEL	A	7 000,0	95, 8	91,0	88,0	84,7	79,3	73,1	68,4	63,2	58,0	53,0

RR5 35E	SEL	A	8 000,0	95, 9	91,2	88,2	84,9	79,6	73,4	68,7	63,6	58,4	53,5
RR5 35E	SEL	A	9 000,0	96, 0	91,5	88,5	85,2	79,8	73,7	69,1	64,0	58,9	54,1
RR5 35E	SEL	D	10 000,0	93, 9	89,5	86,4	83,5	78,3	72,4	68,0	63,0	57,9	53,2
RR5 35E	SEL	D	15 000,0	98, 4	93,9	90,7	87,5	82,1	76,1	71,8	67,0	62,1	57,6
RR5 35E	SEL	D	20 000,0	101 ,6	97,1	94,0	90,8	85,4	79,4	75,1	70,4	65,7	61,2
RR5 35E	SEL	D	25 000,0	104 ,0	99,7	96,6	93,5	88,2	82,3	78,1	73,5	68,8	64,4
RR5 35E	SEL	D	30 000,0	106 ,0	101,8	98,8	95,9	90,8	85,1	81,0	76,5	71,8	67,5
RR5 35E	SEL	D	35 000,0	108 ,3	104,5	101, 8	99,4	94,6	89,4	85,4	80,9	76,2	71,9
SPE YH K	LAm ax	A	1 000,0	86, 5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8
SPE YH K	LAm ax	A	2 000,0	90, 6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPE YH K	LAm ax	A	4 000,0	98, 8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPE YH K	LAm ax	A	6 000,0	108 ,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0
SPE YH K	LAm ax	A	8 000,0	113 ,5	107,4	103, 1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPE YH K	LAm ax	A	10 000,0	119 ,4	113,3	109, 0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPE YH K	LAm ax	D	1 000,0	86, 5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8
SPE YH K	LAm ax	D	2 000,0	90, 6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPE YH K	LAm ax	D	4 000,0	98, 8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPE YH K	LAm ax	D	6 000,0	108 ,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0

SPE YH K	LAm ax	D	8 000,0	113 ,5	107,4	103, 1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPE YH K	LAm ax	D	10 000,0	119 ,4	113,3	109, 0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPE YH K	SEL	A	1 000,0	89, 4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPE YH K	SEL	A	2 000,0	93, 5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPE YH K	SEL	A	4 000,0	101 ,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPE YH K	SEL	A	6 000,0	111 ,8	107,9	104, 9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPE YH K	SEL	A	8 000,0	117 ,3	113,4	110, 4	107,0	101, 2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPE YH K	SEL	A	10 000,0	123 ,9	120,0	117, 0	113,6	107, 8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
SPE YH K	SEL	D	1 000,0	89, 4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPE YH K	SEL	D	2 000,0	93, 5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPE YH K	SEL	D	4 000,0	101 ,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPE YH K	SEL	D	6 000,0	111 ,8	107,9	104, 9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPE YH K	SEL	D	8 000,0	117 ,3	113,4	110, 4	107,0	101, 2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPE YH K	SEL	D	10 000,0	123 ,9	120,0	117, 0	113,6	107, 8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
T1K BFP	LAm ax	A	5 250,0	92, 3	85,1	80,3	75,4	67,4	58,8	52,6	45,9	39,1	32,7
T1K BFP	LAm ax	A	10 500,0	92, 7	85,5	80,7	75,7	67,8	59,2	53,0	46,3	39,6	33,3
T1K	LAm	A	15 750,0	93,	86,4	81,5	76,5	68,6	60,0	53,9	47,2	40,5	34,3

BFP	ax			6									
T1K BFP	LAm ax	A	21 000,0	94, 6	87,4	82,5	77,5	69,5	61,0	54,9	48,3	41,7	35,5
T1K BFP	LAm ax	D	20 000,0	92, 9	85,9	81,3	76,4	68,5	60,0	53,9	47,0	40,1	33,6
T1K BFP	LAm ax	D	29 000,0	94, 8	88,0	83,3	78,2	70,1	61,4	55,2	48,5	41,7	35,4
T1K BFP	LAm ax	D	38 000,0	97, 1	90,2	85,7	80,4	72,3	63,5	57,3	50,7	44,0	37,8
T1K BFP	LAm ax	D	47 000,0	99, 5	92,5	88,2	82,8	74,6	65,9	59,8	53,2	46,6	40,4
T1K BFP	LAm ax	D	56 000,0	101 ,9	94,8	90,8	85,1	77,0	68,4	62,4	55,9	49,3	43,2
T1K BFP	LAm ax	D	65 000,0	105 ,2	97,8	94,2	88,3	80,3	71,9	66,0	59,6	53,2	47,2
T1K BFP	SEL	A	5 250,0	94, 9	90,5	87,4	84,3	79,1	73,1	68,5	63,4	58,3	53,5
T1K BFP	SEL	A	10 500,0	95, 9	91,3	88,2	84,9	79,4	73,3	68,7	63,7	58,6	53,9
T1K BFP	SEL	A	15 750,0	97, 1	92,5	89,2	85,8	80,2	74,1	69,6	64,7	59,6	55,0
T1K BFP	SEL	A	21 000,0	98, 4	93,7	90,2	86,8	81,2	75,2	70,8	65,9	61,0	56,4
T1K BFP	SEL	D	20 000,0	96, 4	91,8	88,6	84,8	79,1	73,0	68,5	63,5	58,4	53,6
T1K BFP	SEL	D	29 000,0	97, 1	92,7	90,0	86,1	80,5	74,5	70,1	65,2	60,3	55,8
T1K BFP	SEL	D	38 000,0	98, 6	94,3	91,8	87,9	82,4	76,6	72,3	67,5	62,8	58,4
T1K BFP	SEL	D	47 000,0	100 ,5	96,2	94,0	89,9	84,7	78,9	74,8	70,1	65,5	61,2
T1K BFP	SEL	D	56 000,0	102 ,5	98,3	96,2	92,1	87,0	81,5	77,4	72,9	68,3	64,1
T1K BFP	SEL	D	65 000,0	105 ,4	101,2	99,3	95,1	90,2	84,9	81,0	76,6	72,2	68,2
T56 A7	LAm ax	A	30,0	96, 0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56 A7	LAm ax	A	100,0	99, 8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56 A7	LAm ax	D	30,0	96, 0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56 A7	LAm ax	D	100,0	99, 8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56 A7	SEL	A	30,0	98, 0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4

T56 A7	SEL	A	100,0	100 ,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
T56 A7	SEL	D	30,0	98, 0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4
T56 A7	SEL	D	100,0	100 ,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
TA Y62 0	LAm ax	A	3 372,0	89, 1	82,7	78,4	73,9	66,8	58,9	53,1	46,9	40,4	34,3
TA Y62 0	LAm ax	A	5 620,0	93, 0	86,8	82,6	78,0	70,7	62,6	56,8	50,3	43,6	37,2
TA Y62 0	LAm ax	D	4 496,0	91, 5	85,3	81,0	76,1	68,7	60,2	54,3	48,0	41,4	35,7
TA Y62 0	LAm ax	D	13 489,0	106 ,2	100,2	96,1	91,5	84,4	76,4	70,3	63,6	56,4	50,3
TA Y62 0	SEL	A	3 372,0	90, 9	86,8	84,0	81,1	76,3	70,7	66,5	61,8	56,9	52,3
TA Y62 0	SEL	A	5 620,0	94, 8	90,9	88,2	85,2	80,2	74,4	70,2	65,2	60,1	55,2
TA Y62 0	SEL	D	4 496,0	93, 3	89,4	86,6	83,3	78,2	72,0	67,7	62,9	57,9	53,7
TA Y62 0	SEL	D	13 489,0	108 ,0	104,3	101, 7	98,7	93,9	88,2	83,7	78,5	72,9	68,3
TA Y65 0	LAm ax	A	3 372,0	89, 3	82,9	78,6	74,0	66,7	58,8	53,1	46,9	40,4	34,3
TA Y65 0	LAm ax	A	5 620,0	92, 3	86,0	81,7	77,1	69,7	61,7	56,0	49,8	43,3	37,2
TA Y65 0	LAm ax	D	4 496,0	91, 3	84,8	80,2	75,0	67,3	58,6	53,0	47,2	41,1	35,8
TA Y65 0	LAm ax	D	13 488,0	104 ,7	98,8	94,6	90,2	83,2	75,5	69,8	63,6	57,1	51,5
TA Y65 0	SEL	A	3 372,0	91, 1	87,0	84,2	81,2	76,2	70,6	66,5	61,8	56,9	52,3
TA Y65	SEL	A	5 620,0	94, 1	90,1	87,3	84,3	79,2	73,5	69,4	64,7	59,8	55,2

0													
TA Y65 0	SEL	D	4 496,0	93, 1	88,9	85,8	82,2	76,8	70,4	66,4	62,1	57,6	53,8
TA Y65 0	SEL	D	13 488,0	106 ,5	102,9	100, 2	97,4	92,7	87,3	83,2	78,5	73,6	69,5
TA Y65 1	LAm ax	A	5 000,0	91, 4	84,7	80,1	75,3	67,7	59,5	53,7	47,3	40,8	34,6
TA Y65 1	LAm ax	A	7 000,0	97, 9	91,2	86,7	82,0	74,4	66,0	60,1	53,4	46,6	40,1
TA Y65 1	LAm ax	D	9 000,0	101 ,2	94,6	90,1	85,4	77,8	69,4	63,3	56,6	49,8	43,3
TA Y65 1	LAm ax	D	11 000,0	104 ,0	97,4	92,9	88,2	80,6	72,2	66,2	59,4	52,5	45,9
TA Y65 1	LAm ax	D	13 000,0	108 ,4	101,8	97,4	92,7	85,1	76,8	70,8	64,4	57,9	51,7
TA Y65 1	SEL	A	5 000,0	95, 7	91,1	87,8	84,4	79,0	73,0	68,7	63,7	58,6	53,8
TA Y65 1	SEL	A	7 000,0	100 ,5	96,1	93,1	89,8	84,5	78,4	73,9	68,7	63,4	58,4
TA Y65 1	SEL	D	9 000,0	103 ,5	99,1	96,2	92,9	87,6	81,5	76,9	71,7	66,4	61,3
TA Y65 1	SEL	D	11 000,0	106 ,3	101,9	98,9	95,7	90,4	84,3	79,7	74,3	68,8	63,6
TA Y65 1	SEL	D	13 000,0	110 ,2	105,9	102, 9	99,7	94,4	88,3	83,8	78,7	73,5	68,6
TA YGI V	LAm ax	A	2 000,0	86, 0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4
TA YGI V	LAm ax	A	3 000,0	87, 2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TA YGI V	LAm ax	A	4 000,0	88, 5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TA	LAm	A	6 000,0	91,	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9

YGI V	ax			5									
TA YGI V	LAm ax	A	8 000,0	95, 1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TA YGI V	LAm ax	A	10 000,0	99, 1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TA YGI V	LAm ax	D	2 000,0	86, 0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4
TA YGI V	LAm ax	D	3 000,0	87, 2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TA YGI V	LAm ax	D	4 000,0	88, 5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TA YGI V	LAm ax	D	6 000,0	91, 5	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9
TA YGI V	LAm ax	D	8 000,0	95, 1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TA YGI V	LAm ax	D	10 000,0	99, 1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TA YGI V	LAm ax	D	11 000,0	101 ,0	95,0	91,0	86,0	79,0	71,0	65,5	60,0	54,0	47,5
TA YGI V	LAm ax	D	11 200,0	101 ,5	95,5	91,5	86,5	79,5	71,5	66,0	60,5	54,5	48,0
TA YGI V	SEL	A	2 000,0	89, 9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TA YGI V	SEL	A	3 000,0	90, 7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TA YGI V	SEL	A	4 000,0	91, 6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TA YGI V	SEL	A	6 000,0	93, 9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TA YGI V	SEL	A	8 000,0	96, 8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1

TA YGI V	SEL	A	10 000,0	100 ,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TA YGI V	SEL	D	2 000,0	89, 9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TA YGI V	SEL	D	3 000,0	90, 7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TA YGI V	SEL	D	4 000,0	91, 6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TA YGI V	SEL	D	6 000,0	93, 9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TA YGI V	SEL	D	8 000,0	96, 8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1
TA YGI V	SEL	D	10 000,0	100 ,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TA YGI V	SEL	D	11 000,0	102 ,0	98,0	95,5	92,0	86,0	79,5	74,5	70,0	64,0	58,5
TA YGI V	SEL	D	11 200,0	102 ,5	98,5	96,0	92,5	86,5	80,0	75,0	70,5	64,5	59,0
TF7 312	LAm ax	A	1 000,0	91, 1	84,2	79,2	73,9	65,5	56,6	50,2	43,5	36,3	28,6
TF7 312	LAm ax	A	1 500,0	96, 1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7 312	LAm ax	D	1 500,0	96, 1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7 312	LAm ax	D	2 650,0	107 ,5	99,8	94,4	88,9	80,1	70,3	62,9	54,6	45,3	35,0
TF7 312	SEL	A	1 000,0	93, 7	89,0	85,6	81,8	75,6	68,9	64,1	58,8	53,1	46,9
TF7 312	SEL	A	1 500,0	99, 3	94,8	91,4	87,8	81,8	74,9	69,7	64,0	57,6	50,6

Tabela I-10

Spektralne klase

Ozna ka	Tip operac	Opis	L_5 0Hz	L_6 3Hz	L_8 0Hz	L_10 0Hz	L_12 5Hz	L_16 0Hz	L_20 0Hz	L_25 0Hz	L_31 5Hz	L_40 0Hz	L_50 0Hz

spekt ralne klase	ije (Op Type)												
101	Odlet	2/3-motora, nizak odnos, turboventilator ski	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8
102	Odlet	2-motora, visok odnos, turboventilator ski	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
103	Odlet	2-motora, visok odnos, turboventilator ski	56,7	66,1	70,1	72,8	76,6	73,0	74,5	77,0	75,3	72,2	72,2
104	Odlet	2-motora, nizak/srednji odnos, turboventilator ski	57,3	56,3	61,5	67,7	71,4	73,7	67,0	72,1	73,8	74,1	71,3
105	Odlet	2-motora, visok odnos, turboventilator ski	66,5	60,4	67,1	75,0	78,2	79,3	71,5	76,7	74,4	74,6	72,3
106	Odlet	4-motora, turboventilator ski+nadzvučni	62,5	57,4	66,9	73,7	75,5	74,0	71,4	73,4	73,4	75,7	75,8
107	Odlet	4-motora, turboventilator ski	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
108	Odlet	4-motora, turboventilator ski	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
109	Odlet	2-motora, turboelisni+1/2 -motora, klipni	64,7	67,1	73,1	89,4	84,5	76,3	89,3	80,7	79,3	79,3	81,6
110	Odlet	2-motora, turboelisni+4- motora, klipni	71,4	69,9	79,9	87,4	76,5	80,9	86,2	86,0	85,6	81,2	76,8
111	Odlet	2-motora, turboelisni	78,0	76,0	90,0	103, 0	82,0	85,0	97,0	89,0	94,0	80,0	79,0
112	Odlet	2/4-motora, turboelisni	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1
113	Odlet	2-motora, turbomlazni+tu rboventilatorsk i, poslovn	58,5	57,9	60,7	67,0	71,2	72,6	70,3	72,7	72,9	73,5	72,8

136	Odlet	2-motora, turboventilatorski, poslovni	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
137	Odlet	2-motora, turboventilatorski, poslovni	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
138	Odlet	2-motora, turboventilatorski, poslovni	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
139	Odlet	2-motora, visok odnos, turboventilatorski	71,4	67,4	59,1	69,3	75,3	76,7	72,6	69,3	76,4	71,2	71,8
140	Odlet	2-motora, turboelisni	63,5	62,8	71,0	87,4	78,5	76,8	74,6	77,4	79,8	74,3	75,4
201	Prilaz	2/3-motora, nizak odnos, turboventilatorski	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4
202	Prilaz	2-motora, nizak/visok odnos, turboventilatorski	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1
203	Prilaz	2-motora, visok odnos, turboventilatorski, poslovni	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
204	Prilaz	2-motora, nizak/srednji odnos, turboventilatorski	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6
205	Prilaz	2-motora, visok odnos, turboventilatorski	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6
206	Prilaz	4-motora, turbomlazni+turboventilatorski	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0
207	Prilaz	4-motora, turboventilatorski	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
208	Prilaz	4-motora, turbomlazni+turboventilatorski	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1

sp ek tr al ne kl as e	ra ci je (O p T y pe)		H z	H z	H z	0 H z	5 H z	0 H z	0 H z	0 H z	5 H z	0 H z	0 H z	0 H z	0 H z	H z	H z	H z	H z	H z	H z	H z	H z	H z	H z	Hz
10 1	O dl et	2/3- motora, nizak odnos, turbove ntilator ski	5 9, 5	6 1, 6	6 2, 8	7 3, 1	8 0, 8	7 8, 3	7 2, 3	7 5, 8	7 5, 9	7 3, 6	7 1, 8	7 1, 6	7 2, 3	70 ,0	68 ,3	66 ,6	64 ,2	61 ,4	58 ,6	54 ,8	50 ,9	45 ,7	43 ,9	40, 9
10 2	O dl et	2- motora, visok odnos, turbove ntilator ski	5 9, 7	6 0, 0	6 8, 5	7 3, 0	7 3, 8	7 0, 4	6 7, 6	7 1, 4	6 8, 7	7 2, 8	7 3, 2	7 3, 0	7 2, 9	70 ,0	68 ,0	67 ,3	62 ,3	61 ,4	58 ,0	58 ,8	58 ,7	46 ,7	44 ,2	44, 1
10 3	O dl et	2- motora, visok odnos, turbove ntilator ski	5 6, 7	6 6, 1	7 0, 1	7 2, 8	7 6, 6	7 3, 0	7 4, 5	7 7, 0	7 5, 3	7 2, 2	7 2, 2	7 1, 2	7 0, 2	70 ,0	69 ,6	71 ,1	70 ,6	67 ,1	63 ,4	63 ,5	58 ,2	51 ,5	42 ,3	37, 7
10 4	O dl et	2- motora, nizak/sr ednji odnos, turbove ntilator ski	5 7, 3	5 6, 3	6 1, 5	6 7, 7	7 1, 4	7 3, 7	6 7, 0	7 2, 1	7 3, 8	7 4, 1	7 1, 3	7 0, 4	7 0, 9	70 ,0	68 ,2	67 ,3	63 ,4	60 ,9	56 ,6	53 ,2	47 ,8	40 ,5	31 ,7	27, 9
10 5	O dl et	2- motora, visok odnos, turbove ntilator ski	6 6, 5	6 0, 4	6 7, 1	7 5, 0	7 8, 2	7 9, 3	7 1, 5	7 6, 7	7 4, 4	7 4, 6	7 2, 3	7 1, 9	7 1, 1	70 ,0	69 ,0	68 ,8	67 ,0	65 ,5	63 ,4	59 ,2	53 ,8	50 ,0	44 ,7	38, 2
10 6	O dl et	4- motora, turbove ntilator	6 2, 5	5 7, 4	6 6, 9	7 3, 7	7 5, 5	7 4, 0	7 1, 4	7 3, 4	7 3, 4	7 5, 7	7 5, 8	7 4, 1	7 1, 6	70 ,0	68 ,9	68 ,2	66 ,4	63 ,5	62 ,5	62 ,5	59 ,2	53 ,7	48 ,1	41, 2

		ski+nad zvučni																								
107	O dl et	4- motora, turbove ntilator ski	5 8, 6	6 2, 7	6 9, 1	7 4, 1	7 6, 0	7 4, 3	7 4, 1	7 4, 4	7 4, 0	7 3, 6	7 3, 2	7 2, 3	7 1, 7	70 ,0	69 ,1	69 ,4	69 ,6	73 ,6	67 ,7	63 ,1	58 ,3	51 ,5	44 ,2	34, 7
108	O dl et	4- motora, turbove ntilator ski	6 6, 2	6 6, 2	6 6, 2	7 2, 2	8 0, 8	6 7, 9	6 7, 6	7 2, 0	7 0, 0	7 0, 7	7 1, 1	6 8, 9	7 1, 1	70 ,0	68 ,3	67 ,5	65 ,4	63 ,6	63 ,9	64 ,8	62 ,1	59 ,3	54 ,6	47, 3
109	O dl et	2- motora, turboeli sni+1/2 - motora, klipni	6 4, 7	6 7, 1	7 3, 1	8 9, 4	8 4, 5	7 6, 3	8 9, 3	8 0, 7	7 9, 3	7 9, 3	8 1, 6	8 0, 3	7 6, 4	70 ,0	65 ,0	61 ,9	59 ,8	57 ,3	55 ,6	52 ,7	50 ,9	44 ,8	36 ,3	28, 4
110	O dl et	2- motora, turboeli sni+4- motora, klipni	7 1, 4	6 9, 9	7 9, 9	8 7, 4	7 6, 5	8 0, 9	8 6, 2	8 6, 0	8 5, 6	8 1, 2	7 6, 8	7 4, 5	7 3, 2	70 ,0	69 ,5	69 ,2	67 ,2	65 ,4	63 ,2	60 ,2	58 ,4	51 ,4	40 ,4	29, 0
111	O dl et	2- motora, turboeli sni	7 8, 0	7 6, 0	9 0, 0	1 0, 3, 0	8 2, 0	8 5, 0	9 7, 0	8 9, 0	9 4, 0	8 0, 0	7 9, 0	7 9, 0	7 5, 0	70 ,0	68 ,0	64 ,0	62 ,0	58 ,0	57 ,0	53 ,0	48 ,0	43 ,0	38 ,0	33, 0
112	O dl et	2/4- motora, turboeli sni	7 4, 0	9 5, 0	9 2, 0	7 5, 0	9 6, 0	9 0, 0	7 4, 9	7 8, 0	7 5, 0	7 5, 0	7 4, 1	7 4, 0	7 2, 0	70 ,0	71 ,0	72 ,0	71 ,0	70 ,0	66 ,0	64 ,0	60 ,0	54 ,0	46 ,0	39, 9
113	O dl et	2- motora, turboml azni+tu rbovent ilatorsk i, poslovn i	5 8, 5	5 7, 9	6 0, 7	6 7, 0	7 1, 2	7 2, 6	7 0, 3	7 2, 7	7 2, 9	7 3, 5	7 2, 8	7 2, 0	7 1, 3	70 ,0	68 ,9	67 ,1	64 ,5	63 ,0	60 ,2	55 ,8	52 ,1	45 ,1	38 ,8	29, 6
136	O dl et	2- motora, turbove ntilator ski, poslovn i	5 9, 7	6 0, 0	6 8, 5	7 3, 0	7 3, 8	7 0, 4	6 7, 6	7 1, 4	6 8, 7	7 2, 8	7 3, 2	7 3, 0	7 2, 9	70 ,0	68 ,0	67 ,3	62 ,3	61 ,4	58 ,0	58 ,8	58 ,7	46 ,7	44 ,2	44, 1

137	O d l e t	2- m o t o r a, t u r b o v e n t i l a t o r s k i, p o s l o v n i	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	77,0	73,6	72,3	71,7	70,0	69,1	69,4	69,6	73,6	67,7	63,1	58,3	51,5	44,2	34,7	
138	O d l e t	2- m o t o r a, t u r b o v e n t i l a t o r s k i, p o s l o v n i	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	77,0	71,1	68,9	71,1	70,0	68,3	67,5	65,4	63,6	63,9	64,8	62,1	59,3	54,6	47,3	
201	Pr i l a z	2/3- m o t o r a, n i z a k o d n o s, t u r b o v e n t i l a t o r s k i	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	77,0	76,6	72,5	74,4	73,6	77,9	70,0	69,2	67,8	66,5	68,0	63,0	60,0	57,6	56,3	45,8	
202	Pr i l a z	2- m o t o r a, n i z a k/ v i s o k o d n o s, t u r b o v e n t i l a t o r s k i	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	76,3	72,6	72,5	72,1	75,4	75,4	70,0	68,9	68,3	65,8	64,7	63,5	62,1	60,2	57,8	48,6	38,8
203	Pr i l a z	2- m o t o r a, v i s o k o d n o s, t u r b o v e n t i l a t o r s k i, p o s l o v n i	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	77,3	74,1	73,9	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	Pr i l a z	2- m o t o r a, n i z a k/ s r e d n j i o d n o s, t u r b o v e n t i l a t o r s k i	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	77,4	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	Pr i l a z	2- m o t o r a, v i s o k o d n o s,	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	77,4	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	

		turboventilatorski																								
206	Prilaž	4-motora, turbomlazni+turboventilatorski	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	Prilaž	4-motora, turboventilatorski	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	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	Prilaž	4-motora, turbomlazni+turboventilatorski	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	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	Prilaž	4-motora, turboventilatorski	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	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	Prilaž	2-motora, turboeliksi	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	88,0	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	Prilaž	2-motora, turboeliksi	71,3	65,4	74,7	81,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5	77,2	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	Prilaž	2-motora, turboeliksi	72,0	68,0	79,0	71,0	77,0	84,0	77,0	75,0	77,3	72,0	77,0	73,0	70,0	70,0	77,0	75,0	72,0	70,0	71,0	83,0	75,0	57,0	54,0	45,0
213	Prilaž	4-motora, turboeliksi+kliptni	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	77,0	66,0	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	Prilaž	2/4-motora, turboeliksi	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	66,8	60,8	55,8	60,8	67,8	70,0	67,8	61,8	59,8	56,8	52,8	49,8	47,8	45,8	35,8	27,8
21	Pr	1/2-	8	9	8	7	9	8	8	7	7	7	7	7	7	70	68	66	65	64	60	57	53	49	43	32

5	ila z	motora, klipni	3, 0	8, 0	3, 0	9, 0	1, 0	0, 0	5, 0	6, 0	5, 0	3, 0	2, 0	3, 0	1, 0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	0
21 6	Pr ila z	2- motora, turboml azni+tu rbovent ilatorsk i	6 8, 0	6 3, 1	6 4, 7	7 1, 2	7 4, 3	7 5, 0	7 0, 3	7 2, 6	7 2, 1	7 3, 3	7 1, 3	7 0, 7	7 0, 3	70 ,0	69 ,3	68 ,0	67 ,8	66 ,3	64 ,4	62 ,0	57 ,2	52 ,2	43 ,5	33, 1
23 5	Pr ila z	2- motora, turbove ntilator ski, poslovn i	6 7, 3	6 8, 9	6 9, 6	7 0, 0	7 0, 2	7 4, 0	7 4, 7	7 3, 1	7 1, 3	7 4, 1	7 2, 9	7 3, 1	7 1, 6	70 ,0	70 ,4	67 ,4	67 ,4	70 ,8	69 ,7	72 ,1	64 ,2	56 ,4	49 ,6	38, 9
23 6	Pr ila z	2- motora, turbove ntilator ski, poslovn i	6 2, 7	6 4, 8	6 3, 5	6 2, 6	6 5, 4	6 6, 0	6 9, 0	6 9, 5	7 0, 8	6 6, 5	7 0, 4	6 9, 8	7 1, 2	69 ,4	68 ,9	66 ,0	62 ,3	61 ,4	62 ,1	58 ,5	58 ,2	52 ,7	49 ,6	40, 0
23 7	Pr ila z	2- motora, turbove ntilator ski, poslovn i	6 7, 0	6 1, 1	6 2, 7	7 4, 1	7 0, 4	7 4, 4	6 1, 8	6 8, 4	7 6, 3	7 2, 3	7 3, 5	7 1, 2	7 0, 5	70 ,0	68 ,7	67 ,1	67 ,5	69 ,4	71 ,1	72 ,5	65 ,7	59 ,3	52 ,2	45, 6
23 8	Pr ila z	2- motora, turbove ntilator ski, poslovn i	6 0, 0	5 9, 0	6 0, 0	6 9, 0	7 1, 0	7 0, 0	6 9, 0	6 9, 0	6 9, 0	6 9, 0	7 0, 0	6 9, 0	6 9, 0	70 ,0	72 ,0	77 ,0	72 ,0	72 ,0	70 ,0	66 ,0	63 ,0	57 ,0	49 ,0	38, 0

U ovom se poglavlju nalaze dodatni podaci za avione opšteg vazduhoplovstva.

GASEPF I GASEPV podaci

Tabela I-11

GASEPF i GASEPV tipovi aviona

ACFTID	Opis	Tip motora	Broj motora	Klasifikacija po masi	Kategorija vlasnika	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Najvećadajina za slijetanje (ft)	Najvećanivostatičko g potiska na nivou mora (lb)	Poglavljebucij	NPD oznaka (NPD_ID)	Parametar snage	Oznaka spektralne klase za prilaž	Oznaka spektralne klase za odlet	Oznaka lateralne usmjerenosti
GASEPF	Jednomotorni avion s elisom nepromjenjivog koraka	Klipni	1	Mali	Opšte avionstvo	2200	2200	1160	560	0	GASEPF	Procent	215	109	Prop
GASEPV	Jednomotorni avion s elisom promjenjivog koraka	Klipni	1	Mali	Opšte avionstvo	3000	3000	1111	790	0	GASEPV	Procent	215	109	Prop

(povezani spektralni podaci dostupni su u tabeli „Spektralne klase” u ANP-u)

Tabela I-12

Podaci profila leta za odlazak i dolazak GASEPF i GASEPV aviona

ACFTID	Tip operacije (Op type)	Oznaka profila (Profile_ID)	Daljin a faze	Broj tačk e	Udaljenost(ft)	Visina iznad tla (ft)	Prava brzina (kt)	Procenat maksimalnog statičkog potiska (%)
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	1	– 114 486,8	6 000,0	109,4	34,21
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	2	– 57 243,4	3 000,0	71,8	37,57
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	3	– 28 621,7	1 500,0	60,0	40,59
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	4	– 19 081,1	1 000,0	59,6	39,85
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	5	0,0	0,0	58,7	38,43
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	6	47,2	0,0	55,7	27,20
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	7	472,0	0,0	30,0	10,00
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	1	– 68 580,3	6 000,0	109,4	18,03

GASEPF	A	APP_5_DEG	1	2	– 34 290,2	3 000,0	71,8	22,59
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	3	– 17 145,1	1 500,0	60,0	26,14
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	4	– 11 430,1	1 000,0	59,6	25,67
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	5	0,0	0,0	58,7	24,75
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	6	47,2	0,0	55,7	27,20
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	7	472,0	0,0	30,0	10,00
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	1	0,0	0,0	0,0	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	2	972,8	0,0	62,1	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	3	2 077,9	51,4	73,1	96,32
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	4	13 665,7	1 000,0	74,1	98,31
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	5	16 079,7	1 097,7	84,3	86,65
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	6	17 079,7	1 155,4	84,4	81,16
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	7	49 057,1	3 000,0	86,8	84,60
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	8	97 253,2	5 500,0	90,1	89,42
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	9	140 694,0	7 500,0	92,9	93,53
GASEPF	D	DEFAULT_DE P	1	10	202 700,4	10 000,0	96,6	99,04
GASEP V	A	APP_3_DEG	1	1	– 114 486,8	6 000,0	109,4	24,34
GASEP V	A	APP_3_DEG	1	2	– 57 243,4	3 000,0	79,4	26,37
GASEP V	A	APP_3_DEG	1	3	– 28 621,7	1 500,0	67,5	45,05
GASEP V	A	APP_3_DEG	1	4	– 19 081,1	1 000,0	67,0	44,24
GASEP V	A	APP_3_DEG	1	5	0,0	0,0	66,0	42,66
GASEP V	A	APP_3_DEG	1	6	42,8	0,0	62,6	31,00
GASEP V	A	APP_3_DEG	1	7	428,0	0,0	30,0	10,00
GASEP V	A	APP_5_DEG	1	1	– 68 580,3	6 000,0	109,4	8,70
GASEP V	A	APP_5_DEG	1	2	– 34 290,2	3 000,0	79,4	12,04

			(%)										
GAS EPF	LA max	A	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GAS EPF	LA max	A	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GAS EPF	LA max	D	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GAS EPF	LA max	D	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GAS EPF	SEL	A	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GAS EPF	SEL	A	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GAS EPF	SEL	D	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GAS EPF	SEL	D	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GAS EPV	LA max	A	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GAS EPV	LA max	A	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GAS EPV	LA max	D	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GAS EPV	LA max	D	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GAS EPV	SEL	A	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GAS EPV	SEL	A	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9
GAS EPV	SEL	D	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GAS EPV	SEL	D	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9

Podaci o klasama avioni

Grupa aviona	Primjeri tipova aviona (maksimalna masa pri uzlijetanju)
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)

Podaci o buci i performansama avioni za četiri klase prikazane su u tabelama u nastavku:

Tabela I-14

Podaci o buci grupa klasa aviona P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

NOISE_ID, C,12	THRSET_TY P,C,1	MODEL_TYP E,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

AC FT_ ID, C,12	ACFT _DES CR,C, 40	WG T_C AT, C,1	OWN ER_ CAT, C,1	ENG _TY PE, C,1	NOI SE_ CAT ,C,1	NOI SE_I D,C, 12	NUM B_EN G,N,1 ,0	THR _RES TOR, C,1	MX_ GW_ TKO, N,7,0	MX_ GW_ LND, N,7,0	MX_ DS_S TOP, N,5,0	COE FF_T YPE, C,1	THR_ STAT IC,N, 6,0
P1.0	Ultral aki (Ultral ights)	S	G	P	0	P1.0	1	N	0	0	0	P	100
P1.1	Motor na jedrili ca	S	G	P	0	P1.1	1	N	0	0	0	P	100
P1.2	Elisni s maksi malno m maso m pri uzlijet anju <= 2 t koji vuče jedrili ce	S	G	P	0	P1.2	1	N	0	0	0	P	100
P1.3	Elisni	S	G	P	0	P1.3	1	N	0	0	0	P	100

s maksi malno m maso m pri uzlijet anju <= 2 t													

Tabela I-15

Podaci za profile leta za klase aviona P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3 u dolasku i u odlasku

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	WEIGHT,N,7,0
P1.0	A	DEFAULT	1	100
P1.0	D	DEFAULT	1	100
P1.1	A	DEFAULT	1	100
P1.1	D	DEFAULT	1	100
P1.2	A	DEFAULT	1	100
P1.2	D	DEFAULT	1	100
P1.3	A	DEFAULT	1	100
P1.3	D	DEFAULT	1	100

Tabela I-16

Podaci za tačke profila buke za klase aviona P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

ACFT_ID,C,12	OP_TY PE,C,1	PROF_ ID1,C,8	PROF_ ID2,C,1	PT_NU M,N,3,0	DISTAN CE,N,10,1	ALTITU DE,N,7,1	SPEE D,N,5, 1	THR_S ET,N,9,2	OP_MO DE,C,1
P1.0	A	DEFAU LT	1	1	– 114 486	6 000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAU LT	1	2	– 18 917,1	1 000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAU LT	1	3	– 15 636,3	828,1	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAU LT	1	4	164	0	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAU LT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.0	D	DEFAU LT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.0	D	DEFAU LT	1	2	328,1	0	62,2	100	D

P1.0	D	DEFAU LT	1	3	12 986,3	1 000	62,2	100	D
P1.0	D	DEFAU LT	1	4	42 000	3 000	65	100	D
P1.0	D	DEFAU LT	1	5	200 000	10 000	68	100	D
P1.1	A	DEFAU LT	1	1	– 114 486	6 000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAU LT	1	2	– 18 589	1 000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAU LT	1	3	– 15 308,2	828,1	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAU LT	1	4	492,1	0	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAU LT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.1	D	DEFAU LT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.1	D	DEFAU LT	1	2	656,2	0	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAU LT	1	3	13 314,4	1 000	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAU LT	1	4	43 000	3 000	70	100	D
P1.1	D	DEFAU LT	1	5	200 000	10 000	73,9	100	D
P1.2	A	DEFAU LT	1	1	– 114 486	6 000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAU LT	1	2	– 18 589	1 000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAU LT	1	3	– 15 308,2	828,1	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAU LT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAU LT	1	5	1 476,4	0	19,4	30	A
P1.2	D	DEFAU LT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.2	D	DEFAU LT	1	2	1 312,3	0	62,2	100	D
P1.2	D	DEFAU LT	1	3	17 705,8	1 000	62,2	100	D
P1.2	D	DEFAU LT	1	4	50 000	3 000	64	100	D
P1.2	D	DEFAU	1	5	200 000	10 000	66,1	100	D

		LT							
P1.3	A	DEFAU LT	1	1	– 114 486	6 000	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAU LT	1	2	– 18 589	1 000	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAU LT	1	3	– 15 308,2	828,1	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAU LT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAU LT	1	5	1 476,4	0	19,4	30	A
P1.3	D	DEFAU LT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.3	D	DEFAU LT	1	2	820,2	0	70	100	D
P1.3	D	DEFAU LT	1	3	10 344	1 000	70	100	D
P1.3	D	DEFAU LT	1	4	40 000	3 000	75	100	D
P1.3	D	DEFAU LT	1	5	200 000	10 000	83	100	D

Tabela I-17

NPD podaci za klase aviona P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

NOIS E_ID, C,12	NOISE _TYPE ,C,1	OP_ MOD E,C,1	THR_ SET,N ,9,2	L_2 00,N ,5,1	L_4 00,N ,5,1	L_6 30,N ,5,1	L_10 00,N, 5,1	L_20 00,N, 5,1	L_40 00,N, 5,1	L_63 00,N, 5,1	L_10 000,N ,5,1	L_16 000,N ,5,1	L_25 000,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

Skup podataka 1 o buci i performansama helikoptera

Ovdje se nalaze podaci za pet klasa helikoptera na osnovu maksimalne mase pri uzlijetanju:

Tabela I-18

Skup 1 podataka za helikoptere Tabela s opisima

AC FT_ ID	Opis	Tip motor a (Engi neTY PE)	Br oj mo tor a	Klasi fikac ija po masi	Kat egor ija vlas nika	MG TO W (lb)	M GL W (lb)	Mak simal na dalji na za slijet anje(ft)	Mak sima lni stati čki potis ak na nivo u mor a (lb)	Pog lavl je o buc i	NP D ozn aka (NP D_I D)	Para meta r snag e	Identi fispra tor spektr alne klase za prilaz	Identi fispra tor spektr alne klase za odlet	Ozna ka later alne usmj erenosti
H1.	Helik	Elisni	0	0	Heli	0	0	0	100	0	H1.	Snag	215	109	Elisa

0	opteri s maks imaln om maso m pri uzlije tanju ≤ 1 t				kopt er						0	a na osovi ni (% maks imaln og statič kog potis ka)			
H1. 1	Helik opteri s maks imaln om maso m pri uzlije tanju 1-3 t	Elisni	0	0	Heli kopt er	0	0	0	100	0	H1. 1	Snag a na osovi ni (% maks imaln og statič kog potis ka)	215	109	Elisa
H1. 2	Helik opteri s maks imaln om maso m pri uzlije tanju 3-5 t	Elisni	0	0	Heli kopt er	0	0	0	100	0	H1. 2	Snag a na osovi ni (% maks imaln og statič kog potis ka)	215	109	Elisa
H2. 1	Helik opteri s maks imaln om maso m pri uzlije tanju -10 t	Elisni	0	0	Heli kopt er	0	0	0	100	0	H2. 1	Snag a na osovi ni (% maks imaln og statič kog potis ka)	215	109	Elisa
H2. 2	Helik opteri s maks imaln om maso m pri	Elisni	0	0	Heli kopt er	0	0	0	100	0	H2. 2	Snag a na osovi ni (% maks imaln og statič	215	109	Elisa

	uzlije tanju > 10 t										kog potis ka)			

Tabela I-19

Skup 1 podataka za helikoptere Profili za odlazak

ACFT_ID	OP_TY PE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	UDALJENOST (ft)	VISINA (ft)	BRZINA (kt)	THRSET (%)	OP_MODE
H1.0	D	H1.0_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	5	5 687,5	1 000,0	60,3	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	6	8 968,3	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	7	200 000,0	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	5	6 298,3	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	6	9 579,2	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	7	200 000,0	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	5	6 298,3	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	6	9 579,2	1 000,0	75,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	7	200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	D

						0			
H2.1	D	H2.1_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	5	6 298,3	1 000,0	70,0	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	6	9 579,2	1 000,0	75,8	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	7	200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	2	9,8	0,0	5,8	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	5	6 298,3	1 000,0	70,0	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	6	9 579,2	1 000,0	75,8	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	7	200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	D

Tabela I-20

Skup 1 podataka za helikoptere Profili za dolazak

ACFT_ID	OP_TY PE	PROF_I D1	PROF_I D2	PT_NU M	UDALJEN OST	VISIN A	BRZI NA	THR_S ET	OP_MO DE
H1.0	A	H1.0_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	2	– 10 836,6	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	3	– 7 555,8	1 000,0	60,3	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	4	– 295,3	44,1	40,8	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	5	– 32,8	9,6	9,7	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	2	– 8 401,5	1 000,0	70,0	100,00	A

						0			
H1.1	A	H1.1_L	1	3	– 5 120,6	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	4	– 295,3	62,0	40,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	5	– 32,8	11,0	9,7	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	2	– 9 604,4	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	3	– 6 323,6	1 000,0	70,0	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	4	– 295,3	45,2	40,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	5	– 32,8	3,6	9,7	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	6	– 9,8	0,0	5,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A

Tabela I-21

Podaci o svojstvima buke za skup 1 podataka za helikoptere

NOISE_ID	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
H1.0	Elisa	I	215	109	0
H1.1	Elisa	I	215	109	0
H1.2	Elisa	I	215	109	0
H2.1	Elisa	I	215	109	0
H2.2	Elisa	I	215	109	0

Tabela I-22

NPD (noise-power-data) podaci za skup 1 podataka za helikoptere

NOISE_ID	NOISE_TYPE	OP_MODE	THRSET	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

Skup podataka 2 o buci i performansama helikoptera

Podaci su pruženi za tri klase helikoptera na osnovu maksimalne mase pri uzlijetanju:

1. Laki helikopter (LHEL) maksimalna masa pri uzlijetanju < 3 000 kg
2. Srednji helikopter (LHEL) < 3 000 kg < maksimalna masa pri uzlijetanju < 6 000 kg
3. Teški helikopter (THEL) maksimalna masa pri uzlijetanju > 6 000 kg

Profili leta za dolazak i odlazak daju se kao fiksne tačke profila. Osnovni profili leta pretpostavljaju penjanje do visine horizontalnog leta od 1 000 ft (305 m) za svaku klasu. Ako se dio horizontalnog leta pri odlasku ili dolasku lokalno razlikuje od tih vrijednosti, preporuča se prilagoditi osnovne profile kako bi se u njima odrazile lokalne okolnosti.

Tabela I-23

Skup 2 podataka za helikoptere Tabela s opisima

AC FT_ ID	Opis	Ti p m o t o r a (E	Br oj mo tor a	Klasi fikac ija po masi	Kat egor ija vlas nika	MG TO W (lb)	M GL W (lb)	Mak simal na dalji na za slijet anje(	Mak sima lni stati čki potis ak	Pog lavl je o buci	NP D ozn aka (NP D_I D)	Para meta r snag e	Identi fispra tor spekt ralne klase za	Identi fispra tor spekt ralne klase za	Ozna ka later alne usmj eren osti

		n g i n e T Y P E)						ft)	na nivo u mor a (lb)				prilaz	odlet	
LH EL	Helikopteri s maksimalnom masom pri uzlijetanju <= 1 t	Turbolisoni	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	LH EL	Snaga na osovini (% maksimalnog statičkog potiska)	215	112	Elisa
MH EL	Helikopteri s maksimalnom masom pri uzlijetanju u 1-3 t	Turbolisoni	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	MH EL	Snaga na osovini (% maksimalnog statičkog potiska)	215	112	Elisa
TH EL	Helikopteri s maksimalnom masom pri uzlijetanju u 3-5 t	Turbolisoni	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	TH EL	Snaga na osovini (% maksimalnog statičkog potiska)	215	112	Elisa

Tabela I-24

Skup 2 podataka za helikoptere Profili za odlazak

ACFT_ID	Tip	Oznaka	Daljina	Broj	Udaljenost	Visina	Stvarna	Korigovani	Režim

	operacije	profila	faze	tačke	(ft)	(ft)	brzina (kt)	neto potisak (%)	rada
LHEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	3	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	5	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	5	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	5	561	30	50	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	6	2 297	515	70	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	7	4 032	1 001	90	70	D
LHEL	D	DEFAULT	1	8	7 014	1 001	100	70	D
LHEL	D	DEFAULT	1	9	10 000	1 001	110	70	D
MHEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	2	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	3	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	30	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	5	561	30	60	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	6	4 032	1 001	65	75	D
MHEL	D	DEFAULT	1	7	6 785	1 001	100	75	D
MHEL	D	DEFAULT	1	8	10 000	1 001	126	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	100	X
THEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	2	100	X
THEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	3	50	D
THEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	30	50	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	1 001	151	60	50	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	4 679	1 000	65	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	6 681	1 000	83	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	8 679	1 000	100	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	13 679	1 000	113	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	18 679	1 000	126	75	D

Tabela I-25

Skup 2 podataka za helikoptere Profili za dolazak

ACFT_ID	Tip	Oznaka	Daljina	Broj	Udaljenost	Visina	Stvarna	Korigovani	Režim

	operacije	profila	faze	tačke	(ft)	(ft)	brzina (kt)	neto potisak (%)	rada
LHEL	D	DEFAULT	1	3	– 50 003	1 000	115	70	X
LHEL	D	DEFAULT	1	4	– 9 332	1 000	113	70	X
LHEL	D	DEFAULT	1	5	– 6 340	686	110	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	6	– 4 029	443	95	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	7	– 1 686	197	80	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	8	– 843	108	60	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	0	20	5	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	102	0	3	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	121	0	1	80	A
MHEL	D	DEFAULT	1	2	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	3	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	4	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	5	– 28 504	1 000	100	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	6	– 22 145	1 000	90	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	7	– 15 784	1 000	80	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 9 426	1 000	70	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 5 153	551	60	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 750	89	50	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 62	16	20	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	0	10	5	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	102	0	2	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	121	0	1	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 28 504	1 000	100	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 22 145	1 000	90	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 15 784	1 000	80	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 9 426	1 000	70	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 5 153	551	60	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 750	89	50	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 62	16	20	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	0	10	5	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	102	0	2	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	121	0	1	60	A

Tabela I-26

Podaci o svojstvima buke za skup 2 podataka za helikoptere

NOISE_ID	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
LHEL	P	I	215	109	0
MHEL	P	I	215	109	0
THEL	P	I	215	109	0

Tabela I-27

NPD (noise-power-data) podaci za tri klase helikoptera

NPD ozna ka	Ozn aka za opis buke	Reži m rada mot ora	Operat ivni način	L _20 0ft	L_40 0ft	L_63 0ft	L_10 00ft	L_20 00ft	L_40 00ft	L_63 00ft	L_100 00ft	L_160 00ft	L_250 00ft
LHEL	MAX	80	A	84,6	79,1	75,7	71,6	65,8	60,1	56	48,8	41,6	34,4
LHEL	MAX	70	X	88,4	82,9	79,5	75,6	70,3	65	61,6	55,4	49,2	43
LHEL	MAX	60	D	83,6	78,2	75,1	70,3	66,5	61,7	58,9	53,3	47,7	42,1
LHEL	MAX	50	S	91,7	85,3	81,5	76,5	69,4	61,5	56,5	49,6	42,7	35,8
LHEL	SEL	80	A	90,5	87,1	84,9	82,1	77,6	72,1	67,9	62,4	56,9	51,4
LHEL	SEL	70	X	90,4	87	84,7	81,9	77,5	72	68,1	62,9	57,7	52,5
LHEL	SEL	60	D	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
LHEL	SEL	50	S	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
MHEL	MAX	50	D	91,8	85,2	80,6	75,7	67,5	58,1	51,2	42,6	34	25,4
MHEL	MAX	60	A	90,2	83,9	80	75,3	68,4	60,9	55,8	49,5	43,2	36,9
MHEL	MAX	75	X	92,4	86	82	77,2	70	62,3	57,1	50,8	44,5	38,2
MHEL	SEL	50	D	91,2	87,2	84,8	80,8	75	68,1	63,7	57,6	51,5	45,4

MH EL	SEL	60	A	94,2	90,1	88,1	84,7	80	74,7	71,3	66	60,7	55,4
MH EL	SEL	75	X	89,3	85,3	82,8	78,9	73,1	66,6	62,6	57	51,4	45,8
THE L	MA X	50	D	91,2	85,2	81,7	76,3	68,8	60,4	54,9	46	37,1	28,2
THE L	MA X	60	A	90	84,1	80,7	75,5	68,5	60,6	55,3	48	40,7	33,4
THE L	MA X	75	X	92,4	86,4	82,9	77,5	70,1	61,6	55,7	48,1	40,5	32,9
THE L	MA X	100	S	100, 2	93,8	90,3	84,9	77,5	69,3	64,3	56,5	48,7	40,9
THE L	SEL	50	D	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9
THE L	SEL	60	A	91,6	88,2	86,4	83,2	78,8	73,7	70	64,7	59,4	54,1
THE L	SEL	75	X	94	90,5	88,6	85,2	80,5	74,7	70,4	64,8	59,2	53,6
THE L	SEL	100	S	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9