Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►**B**

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2002/49/ES

ze dne 25. června 2002

o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí

(Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1137/2008 ze dne 22. října 2008	L 311	1	21.11.2008
►**M2**	Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015	L 168	1	1.7.2015
►**M3**	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1010 ze dne 5. června 2019	L 170	115	25.6.2019
►**M4**	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1243 ze dne 20. června 2019	L 198	241	25.7.2019
►**M5**	Směrnice Komise (EU) 2020/367 ze dne 4. března 2020	L 67	132	5.3.2020
►**M6**	Směrnice Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1226 ze dne 21. prosince 2020	L 269	65	28.7.2021

Opravena:

►**C1** Oprava, Úř. věst. L 5, 10.1.2018, s. 35 (2015/996)

►**C2** Oprava, Úř. věst. L 110, 8.4.2020, s. 60 (2020/367)

►**C3** Oprava, Úř. věst. L 191, 16.6.2020, s. 6 (2020/367)

▼B

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2002/49/ES

ze dne 25. června 2002

o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí

Článek 1

Cíle

1. Cílem této směrnice je na základě stanovených priorit definovat společný přístup k vyvarování se, prevenci nebo omezení škodlivých či obtěžujících účinků hluku ve venkovním prostředí. Za tímto účelem se postupně provedou tato opatření:

a) určení míry expozice hluku ve venkovním prostředí prostřednictvím hlukového mapování a s využitím metod hodnocení společných pro všechny členské státy;

b) zpřístupnění informací o hluku ve venkovním prostředí a jeho účincích na veřejnost;

c) na základě výsledků hlukového mapování přijetí akčních plánů členskými státy s cílem prevence a snižování hluku ve venkovním prostředí, je-li to nutné a zejména pokud expoziční úrovně mohou mít škodlivé účinky na lidské zdraví, a pokud je to vhodné, s cílem zachovat dobré akustické prostředí.

2. Cílem této směrnice je také poskytnout základ pro přípravu opatření Společenství ke snížení hluku vyzařovaného velkými zdroji, zejména silničními a železničními vozidly a infrastrukturou, letadly, zařízeními určenými k použití ve venkovním prostoru, průmyslovými zařízeními a mobilními strojními zařízeními. Za tímto účelem předloží Komise nejpozději do 18. července 2006 Evropskému parlamentu a Radě příslušné návrhy právních předpisů. Tyto návrhy by měly vzít v úvahu výsledky zprávy podle čl. 10 odst. 1.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na hluk ve venkovním prostředí, kterému jsou vystaveni lidé zejména v zastavěných oblastech, ve veřejných parcích nebo v tichých oblastech aglomerací, v tichých oblastech ve volné krajině, v blízkosti škol, nemocnic a jiných citlivých budov nebo oblastí.

2. Tato směrnice se nevztahuje na hluk, který působí samotná osoba, která je mu vystavená, hluk v domácnostech, sousedský hluk, hluk na pracovištích nebo hluk uvnitř dopravních prostředků nebo hluk způsobený vojenskou činností ve vojenských oblastech.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se:

▼B

a) „hlukem ve venkovním prostředí“ rozumí nechtěný nebo škodlivý zvuk ve venkovním prostředí vytvořený lidskou činností, včetně hluku vyzařovaného dopravními prostředky, silniční dopravou, železniční dopravou, leteckou dopravou, a zvuk pocházející z průmyslových činností, jako jsou činnosti definované v příloze I směrnice Rady 96/61/ES ze dne 24. září 1996 o integrované prevenci a omezování znečištění ([1]);

b) „škodlivými účinky“ rozumí negativní účinky na lidské zdraví;

c) „obtěžováním hlukem“ rozumí míra, určená průzkumy v terénu, v jaké jsou lidé obtěžováni hlukem ve venkovním prostředí;

d) „hlukovým indikátorem“ rozumí fyzikální stupnice pro popis hluku ve venkovním prostředí vztažená ke škodlivému účinku;

e) „hodnocením“ rozumí každá metoda použitá pro výpočet, predikci, odhad nebo měření hodnoty hlukového indikátoru nebo škodlivých účinků spojených s hlukem;

f) „L_{den}“(hlukovým indikátorem pro den-večer-noc) rozumí hlukový indikátor pro celkové obtěžování hlukem, jak je definován v příloze I;

g) „L_{day}“ (hlukovým indikátorem pro den) rozumí hlukový indikátor pro obtěžování hlukem během dne, jak je definován v příloze I;

h) „$L_{evening}$“ (hlukovým indikátorem pro večer) rozumí hlukový indikátor pro obtěžování hlukem během večera, jak je definován v příloze I;

i) „L_{night}“ (hlukovým indikátorem pro noc) rozumí hlukový indikátor pro rušení spánku, jak je definován v příloze I;

j) „vztahem mezi dávkou a účinkem“ rozumí vztah mezi hodnotou hlukového indikátoru a škodlivým účinkem;

k) „aglomerací“ rozumí část území, vymezená členským státem, ve které žije více než 100 000 obyvatel a která má takovou hustotu obyvatel, že je členským státem považována za městské území;

l) „tichou oblastí v aglomeraci“ rozumí oblast vymezená příslušným orgánem, například oblast, která není vystavená hluku z jakéhokoli zdroje tak, že hodnoty hlukového indikátoru L_{den} nebo hodnoty jiného vhodného hlukového indikátoru jsou vyšší než definovaná hodnota stanovená členským státem;

m) „tichou oblastí ve volné krajině“ rozumí oblast vymezená příslušným orgánem, která není rušena hlukem z dopravy, průmyslu nebo rekreačních aktivit;

n) „hlavní silnicí“ rozumí regionální, vnitrostátní nebo mezinárodní silnice určená členským státem, po které projede více než tři miliony vozidel za rok;

([1]) Úř. věst. L 257, 10.10.1996, s. 26.

▼B

o) „hlavní železniční tratí“ rozumí železniční trať určená členským státem, po které projede více než 30 000 vlaků za rok;

p) „hlavním letištěm“ rozumí civilní letiště určené členským státem, které má více než 50 000 vzletů nebo přistání za rok, s výjimkou pouze cvičných účelů, pro které se používají lehká letadla;

q) „hlukovým mapováním“ rozumí prezentace údajů o stávající nebo předpokládané hlukové situaci s použitím hlukového indikátoru, která ukazuje překročení jakékoli příslušné platné mezní hodnoty, počet postižených osob v uvažované oblasti nebo počet obydlí vystavených definovaným hodnotám hlukového indikátoru v uvažované oblasti;

r) „strategickou hlukovou mapou“ rozumí mapa určená pro globální posuzování zatížení hlukem z různých zdrojů v dané oblasti nebo pro souhrnné predikce pro takovou oblast;

s) „mezní hodnotou“ rozumí hodnota L_{den} nebo L_{night}, a popřípadě L_{day} a $L_{evening}$ určená členským státem, při jejímž překročení příslušné orgány zvažují nebo zavádějí opatření ke zmírnění hluku; mezní hodnoty se mohou lišit pro různé typy hluku (hluk ze silniční, železniční nebo letecké dopravy, průmyslové činnosti atd.), různá prostředí a různou citlivost obyvatel; mohou být také odlišné pro stávající a pro nové situace (pokud dojde ke změně situace z hlediska zdroje hluku nebo využití daného prostředí);

t) „akčními plány“ rozumějí plány navržené k řešení problémů s hlukem a účinků hluku, včetně potřebného snížení hluku;

u) „akustickým plánováním“ rozumí řízení postupu při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením oblasti zdrojů hluku;

v) „veřejností“ rozumí jedna nebo více fyzických nebo právnických osob a v souladu s vnitrostátními předpisy nebo praxí jejich sdružení, organizace nebo skupiny;

▼M3

w) „úložištěm dat“ rozumí informační systém spravovaný Evropskou agenturou pro životní prostředí, který obsahuje informace o hluku ve venkovním prostředí a údaje zpřístupněné prostřednictvím vnitrostátních uzlů pro předkládání a výměnu údajů, jež jsou pod kontrolou členských států.

▼B

Článek 4

Provádění a příslušnost

1. Členské státy určí na vhodné úrovni příslušné orgány a organizace, které jsou příslušné k provádění této směrnice, včetně orgánů příslušných k:

a) vypracování a případně i schvalování hlukových map a akčních plánů pro aglomerace, hlavní silnice, hlavní železniční tratě a hlavní letiště;

▼B

b) shromažďování hlukových map a akčních plánů.

2. Členské státy poskytnou informace uvedené v odstavci 1 Komisi a veřejnosti nejpozději do 18. července 2005.

Článek 5

Hlukové indikátory a jejich použití

1. Členské státy použijí hlukové indikátory L_{den} a L_{night} z přílohy I pro přípravu a revize strategických hlukových map v souladu s článkem 7.

Do doby, než bude povinné používání společných metod hodnocení pro zjišťování L_{den} a L_{night}, mohou členské státy pro tento účel používat stávající národní hlukové indikátory a s nimi spojené údaje, které je třeba na výše uvedené indikátory převést. Tyto údaje nesmějí být starší více než tři roky.

2. Pro zvláštní případy, jako jsou uvedené v příloze I bod 3, mohou členské státy používat doplňkové hlukové indikátory.

3. Pro akustické plánování a vymezení hlukových zón mohou členské státy používat indikátory jiné než L_{den} a L_{night}.

4. Členské státy sdělí nejpozději do 18. července 2005 Komisi, spolu s vysvětlivkami o zavedení mezních hodnot, informace o všech příslušných mezních hodnotách pro L_{den} a L_{night}, a případně i pro L_{day} a $L_{evening}$ platných na jejich území, nebo platnost kterých se na jejich území připravuje, a to v členění pro hluk silniční dopravy, železniční dopravy, letecký hluk v okolí letišť a pro hluk v místech průmyslové činnosti.

Článek 6

Metody hodnocení

1. Hodnoty L_{den} a L_{night} se určují pomocí metod hodnocení definovaných v příloze II.

▼M4

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12a, kterými se mění příloha II za účelem stanovení společných metod hodnocení pro zjišťování hodnot Lden a Lnight.

▼B

3. Škodlivé účinky mohou být hodnoceny pomocí vztahu mezi dávkou a účinkem, který je uveden v příloze III.

▼M4

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12a, kterými se mění příloha III za účelem stanovení společných metod hodnocení pro zjišťování škodlivých účinků.

▼B

Článek 7

Strategické hlukové mapování

1. Členské státy podle potřeb schválených příslušnými orgány zajistí, aby nejpozději do 30. června 2007 byly vypracovány strategické hlukové mapy, které zdokumentují situaci na jejich území v předcházejícím kalendářním roce pro všechny aglomerace s více než 250 000 obyvateli a pro všechny hlavní silnice, po kterých projede více než šest miliónů vozidel za rok, hlavní železniční trati, po kterých projede více než 60 000 vlaků za rok, a pro hlavní letiště.

Členské státy informují nejpozději do 30. června 2005 a potom každých pět let Komisi o hlavních silnicích, po kterých projede více než šest miliónů vozidel za rok, hlavních železničních tratích, po kterých projede více než 60 000 vlaků za rok, o hlavních letištích a o aglomeracích s více než 250 000 obyvateli, které se nacházejí na jejich území.

2. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, aby nejpozději do 30. června 2012 a potom každých pět let byly podle potřeb schválených příslušnými orgány vypracovány strategické hlukové mapy, které budou na jejich území dokumentovat situaci v předcházejícím kalendářním roce pro všechny aglomerace a pro všechny hlavní silnice a hlavní železniční trati.

Nejpozději do 31. prosince 2008 informují členské státy Komisi o všech aglomeracích a o všech hlavních silnicích a hlavních železničních tratích na svém území.

3. Strategické hlukové mapy musí splňovat minimální požadavky z přílohy IV.

4. Sousedící státy spolupracují na strategickém hlukovém mapování v blízkosti hranic.

5. Strategické hlukové mapy hluku podléhají přezkoumání a podle potřeby se revidují nejméně každých pět let ode dne vypracování.

Článek 8

Akční plány

1. Členské státy zajistí, aby příslušné orgány nejpozději do 18. července 2008 vypracovaly akční plány určené pro řešení problémů s hlukem a s jeho účinky na svém území, případně včetně nezbytného snižování hluku, a to pro:

a) okolí hlavních silnic, po kterých projede více než šest miliónů vozidel za rok, hlavních železničních tratí, po kterých projede více než 60 000 vlaků za rok, a v blízkosti hlavních letišť;

b) aglomerace s více než 250 000 obyvateli. Takové plány mají za cíl také chránit tiché oblasti proti zvyšování hluku.

Opatření v rámci akčních plánů jsou na volném uvážení příslušných orgánů, ale měla by řešit zejména prioritní situace, které je možné zjistit podle překročení některé příslušné mezní hodnoty nebo podle dalších kritérií zvolených členskými státy, a měla by se uplatnit se zejména pro nejdůležitější oblasti, které jsou vymezeny strategickým hlukovým mapováním.

▼B

2. Členské státy zajistí, aby nejpozději do 18. července 2013 příslušné orgány vypracovaly akční plány, především pro řešení prioritních situací, které je možné zjistit podle překročení některé příslušné mezní hodnoty nebo podle dalších kritérií zvolených členskými státy, pro aglomerace a pro hlavní silnice i hlavní železniční trati na jejich území.

3. Členské státy uvědomí Komisi o dalších příslušných kritériích podle odstavce 1 a 2.

4. Akční plány musí splňovat minimální požadavky z přílohy V.

▼M3

5. Akční plány se přezkoumají a podle potřeby revidují, dojde-li k podstatnému vývoji, který významně ovlivňuje stávající hlukovou situaci, nejméně však každých pět let ode dne jejich schválení.

Přezkumy a revize, které mají být v souladu s prvním pododstavcem provedeny v roce 2023, se odkládají a provedou se nejpozději 18. července 2024.

▼B

6. Sousedící členské státy spolupracují na akčních plánech pro příhraniční regiony.

7. Členské státy zajistí, aby se návrhy akčních plánů konzultovaly s veřejností, aby veřejnost dostala včas příležitost k efektivní účasti na přípravě a přezkoumání akčních plánů, aby se výsledky takové účasti vzaly v úvahu a veřejnost byla informována o přijatých rozhodnutích. Pro každou etapu veřejné účasti musí být poskytnut přiměřený a dostatečný časový rámec.

Pokud povinnost zajistit příslušný postup pro účast veřejnosti vyplývá současně z této směrnice a některých jiných právních předpisů Společenství, mohou členské státy stanovit společný postup, aby se vyhnuly duplikacím.

Článek 9

Informování veřejnosti

▼M3

1. Členské státy zajistí, aby jimi vypracované a podle potřeby upravené strategické hlukové mapy a akční plány byly zpřístupněny a distribuovány veřejnosti v souladu s příslušnými právními předpisy Unie, zejména se směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2003/4/ES ([1]) a 2007/2/ES ([2]), a v souladu s přílohami IV a V této směrnice, včetně prostřednictvím dostupných informačních technologií.

▼B

2. Tyto informace musí být jasné, komplexní a přístupné. Musí být opatřeny souhrnem nejdůležitějších skutečností.

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/4/ES ze dne 28. ledna 2003 o přístupu veřejnosti k informacím o životním prostředí a o zrušení směrnice Rady 90/313/EHS (Úř. věst. L 41, 14.2.2003, s. 26).

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ze dne 14. března 2007 o zřízení Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE) (Úř. věst. L 108, 25.4.2007, s. 1).

▼B

Článek 10

Shromažďování a zveřejňování údajů členskými státy a Komisí

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě nejpozději do 18. ledna 2004 zprávu obsahující přezkoumání stávajících opatření Společenství, týkajících se zdrojů hluku ve venkovním prostředí.

▼M3

2. Členské státy zajistí, aby údaje ze strategických hlukových map a souhrnné přehledy akčních plánů, uvedené v příloze VI, byly odeslány Komisi do šesti měsíců ode dne stanoveného pro strategické hlukové mapy v článku 7 a pro akční plány v článku 8. Za tímto účelem poskytují členské státy tyto informace pouze elektronickými prostředky do povinného úložiště dat, které zřídí Komise prováděcími akty. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Pokud chce členský stát informace aktualizovat, popíše rozdíly mezi aktualizovanými a původními informacemi a důvody aktualizace při poskytnutí aktualizovaných informací do úložiště dat.

▼B

3. Komise vytvoří databázi informací o strategických hlukových mapách, aby usnadnila vypracování zprávy podle článku 11 a uskutečnění dalších technických a informativních prací.

4. Komise zveřejní každých pět let souhrnnou zprávu o údajích ze strategických hlukových map a akčních plánů. První zpráva bude předložena do 18. července 2009.

Článek 11

Přezkoumání a zprávy

1. Komise nejpozději do 18. července 2009 předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice.

2. Tato zpráva musí zejména posoudit potřebu dalších opatření Společenství ohledně hluku ve venkovním prostředí a podle potřeby navrhnout pováděcí strategie pro hlediska, jako jsou:

a) dlouhodobé a střednědobé cíle pro snížení počtu osob poškozených hlukem ve venkovním prostředí, přičemž se vezmou v úvahu zejména klimatické a kulturní rozdíly;

b) dodatečná opatření ke snížení hluku ve venkovním prostředí působeného specifickými zdroji, zejména zařízeními určenými k použití ve venkovním prostoru, dopravními prostředky a infrastrukturami a určitými kategoriemi průmyslové činnosti; dodatečná opatření budou vycházet z již provedených opatření a z opatření, jejichž přijetí se projednává;

c) ochrana tichých oblastí v otevřené krajině.

▼B

3. Zpráva zahrne přezkoumání akustických kvalit životního prostředí ve Společenství na základě údajů uvedených v článku 10 a musí vzít v úvahu dosažený vědecký a technický pokrok a všechny ostatní důležité informace. Hlavními kritérii pro výběr navrhovaných strategií a opatření jsou snížení škodlivých účinků a poměr nákladů a účinnosti.

4. Po obdržení prvního souboru strategických hlukových map Komise znovu posoudí:

— možnost měření ve výšce 1,5 metru podle přílohy I článku 1 pro oblasti s jednoposchoďovými domy,

— dolní mez různých rozsahů hodnot L_{den} a L_{night} podle přílohy VI pro odhadovaný počet osob vystavených hluku.

5. Zpráva se přezkoumá každých pět let nebo podle potřeby i častěji. Zpráva musí obsahovat hodnocení provádění této směrnice.

6. Zpráva bude podle potřeby doložena návrhy na její změny.

▼M4

Článek 12

Přizpůsobení technickému a vědeckému pokroku

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12a, kterými se mění bod 3 přílohy I a přílohy II a III za účelem jejich přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku.

Článek 12a

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 6 odst. 2 a 3 a v článku 12 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 26. července 2019. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 6 odst. 2 a 3 a článku 12 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ([1]).

([1]) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

▼M4

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 6 odst. 2 a 3 a článku 12 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

▼B

Článek 13

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 18 směrnice 2000/14/ES.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

▼M4

_____

▼B

Článek 14

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 18. července 2004. Uvědomí o nich Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici, nebo takový odkaz musí být učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 15

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 16

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

▼B

PŘÍLOHA I

HLUKOVÉ INDIKÁTORY

podle článku 5

1. **Definice hlukového indikátoru pro den-večer-noc L_{den}**

Hodnota hlukového indikátoru pro den-večer-noc L_{den} v decibelech (dB) je definována tímto vzorcem:

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

kde:

— L_{day} je dlouhodobý průměr hladiny akustického tlaku podle ISO 1996-2: 1987, s frekvenční charakteristikou A, určený za všechna denní období jednoho roku,

— $L_{evening}$ je dlouhodobý průměr hladiny akustického tlaku podle ISO 1996-2: 1987, s frekvenční charakteristikou A, určený za všechna večerní období jednoho roku,

— L_{night} je dlouhodobý průměr hladiny akustického tlaku podle ISO 1996-2: 1987, s frekvenční charakteristikou A, určený za všechna noční období jednoho roku,

kde:

— denní období trvá 12 hodin, večerní období čtyři hodiny a noční období osm hodin. Členské státy mohou zkrátit večerní období o jednu nebo dvě hodiny a prodloužit o ně denní nebo noční období za předpokladu, že je tato volba stejná pro všechny zdroje a že poskytnou Komisi informace o všech systematických rozdílech od standardní volby,

— začátek dne (a v důsledku toho začátek večerního a nočního období) určí členský stát (tato volba musí být stejná pro všechny zdroje); standardní období jsou 7:00 až 19:00, 19:00 až 23:00 a 23:00 až 07:00 místního času,

— rokem je příslušný kalendářní rok, pokud jde o emise zvuku, a průměrný rok, pokud jde o meteorologické podmínky;

a kde:

— se bere v úvahu dopadající zvuk, což znamená, že se nijak nebere v úvahu zvuk, který se odráží od fasády uvažovaného obydlí (z toho zpravidla vyplývá korekce 3 dB).

Výška, ve které se hodnotí L_{den}, závisí na účelu hodnocení:

— v případě výpočtu pro účely strategického hlukového mapování z hlediska expozice hluku v budovách a v jejich blízkosti musí být výška bodu hodnocení 4,0 ± 0, 2 m (3,8 až 4,2 m) nad terénem a na nejvíce exponované fasádě; pro tento účel se nejvíce exponovanou fasádou rozumí vnější stěna objektu obrácená k nejbližšímu specifickému zdroji hluku; pro jiné účely se může použít jiná volba,

— v případě měření pro účely strategického hlukového mapování je z hlediska expozice hluku v budovách a v jejich blízkosti možné zvolit jiné výšky, ale body měření nesmějí být nikdy níže než 1,5 m nad terénem a výsledky měření je třeba korigovat na ekvivalentní výšku 4 m,

▼B

— pro jiné účely, než je akustické plánování a vymezení hlukových zón, se mohou zvolit jiné výšky, ale body hodnocení nesmějí být nikdy níže než 1,5 m nad terénem; příklady takových účelů jsou:

— venkovské oblasti s jednoposchoďovými domy,

— návrh lokálních opatření určených ke snižování dopadu hluku na určitá obydlí,

— podrobné hlukové mapování ve vymezené oblasti, jehož cílem je identifikace hlukové expozice jednotlivých obydlí.

2. **Definice hlukového indikátoru pro noční období**

Hlukový indikátor pro noční období L_{night} je dlouhodobý průměr hladiny akustického tlaku podle ISO 1996-2: 1987, s frekvenční charakteristikou A, určený za všechna noční období jednoho roku,

kde:

— noc trvá osm hodin podle definice v článku 1,

— rokem je příslušný kalendářní rok, pokud jde o emise zvuku, a průměrný rok, pokud jde o meteorologické podmínky, jak je definováno v článku 1,

— dopadající zvuk se bere v úvahu tak, jak je to stanoveno v paragrafu 1,

— bod hodnocení je stejný jako pro L_{den}.

3. **Doplňkové hlukové indikátory**

V některých případech může být výhodné kromě indikátorů L_{den} a L_{night}, a případně L_{day} a $L_{evening}$, použít speciální hlukové indikátory a na ně vázané mezní hodnoty. Některé příklady:

— uvažovaný zdroj hluku je v činnosti pouze v kratších časových intervalech (například méně než 20 % času ve všech denních obdobích v roce, ve všech večerních obdobích v roce nebo všech nočních obdobích v roce),

— průměrný počet výskytů hluku v jednom nebo více obdobích je velmi nízký (například méně než jeden výskyt za hodinu; výskyt hluku by mohl být definován jako hluk, který trvá méně než pět minut; příkladem může být hluk projíždějícího vlaku nebo přelétávajícího letadla),

— hluk má značný podíl nízkofrekvenčních složek,

— L_{Amax} nebo SEL (hladina zvukové expozice) pro ochranu v nočním období v případě špiček hluku,

— zvláštní ochrana před hlukem o víkendu nebo v určité části roku,

— zvláštní ochrana před hlukem v denním období,

— zvláštní ochrana před hlukem ve večerním období,

— kombinace hluku z různých zdrojů,

— tiché oblasti ve volné krajině,

— hluk obsahuje silné tónové složky,

— hluk má impulsní charakter.

▼M2

PŘÍLOHA II

METODY HODNOCENÍ PRO HLUKOVÉ INDIKÁTORY

(podle článku 6 směrnice 2002/49/ES)

1. ÚVOD

Hodnoty L_{den} a L_{night} se určují výpočtem v bodech hodnocení za pomoci metody uvedené v kapitole 2 a údajů popsaných v kapitole 3. Měření lze provádět postupem uvedeným v kapitole 4.

2. SPOLEČNÉ METODY HODNOCENÍ HLUKU

2.1. **Obecná ustanovení – hluk ze silniční a železniční dopravy a z průmyslové činnosti**

2.1.1. *Definice ukazatelů, kmitočtových rozsahů a pásem*

Výpočty hlučnosti jsou definovány ►C1 v oktávových pásmech v kmitočtovém rozsahu 63 Hz až 8 kHz ◄. Výsledky pro kmitočtové pásmo se uvádějí v odpovídajícím kmitočtovém intervalu.

▼M6

Pro silniční a železniční dopravu a hluk z průmyslové činnosti se výpočty provádějí v oktávových pásmech, kromě výpočtu akustického výkonu zdroje hluku z železniční dopravy, který se provádí v třetinooktávových pásmech. Pro silniční a železniční dopravu a hluk z průmyslové činnosti se na základě těchto výsledků oktávového pásma spočítá dlouhodobý denní, večerní a noční průměr hladiny akustického tlaku A, který je definován v příloze I a uveden v článku 5 směrnice 2002/49/ES, postupem uvedeným v bodech 2.1.2, 2.2, 2.3, 2.4 a 2.5. U silniční a železniční dopravy v aglomeracích je dlouhodobý průměr hladiny akustického tlaku A určen podílem silničního a železničního segmentu, včetně hlavních silnic a železnic.

▼M2

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

kde

A_i označuje korekci vážení filtrem A podle normy IEC 61672-1,

i = index kmitočtového pásma

a T je časové období odpovídající dni, večeru nebo noci.

Hlukové parametry:

L_p	Okamžitá hladina akustického tlaku	[dB] (re. 2 10^{-5} Pa)
$L_{Aeq,LT}$	Celková dlouhodobá hladina hluku L_{Aeq} ze všech zdrojů a zrcadlových zdrojů v bodě R	[dB] (re. 2 10^{-5} Pa)
L_W	Hladina akustického výkonu určitého (pohyblivého nebo nepohyblivého) bodového zdroje *in situ*	[dB] (re. 10^{-12} W)
$L_{W,i,dir}$	Akustický výkon směrového zdroje zvuku *in situ* pro *i*-té kmitočtové pásmo	[dB] (re. 10^{-12} W)
$L_{W'}$	Průměrná hladina akustického výkonu *in situ* na metr liniového zdroje	[dB/m] (re. 10^{-12} W)

▼M2

Další fyzikální parametry:

p	Střední kvadratická hodnota okamžitého akustického tlaku	[Pa]
p_0	Referenční akustický tlak = 2 10^{-5} Pa	[Pa]
W_0	Referenční akustický výkon = 10^{-12} W	[watt]

2.1.2. *Kvalitativní rámec*

Přesnost vstupních hodnot

Veškeré vstupní hodnoty ovlivňující emisní hladinu zdroje se určí s minimální přesností odpovídající odchylce ± 2dB(A) emisní hladiny zdroje (při stejných hodnotách všech ostatních parametrů).

Používání základních hodnot

Při uplatňování této metody musí vstupní údaje odrážet skutečné použití. Obecně se nelze spoléhat na standardní vstupní údaje nebo předpoklady. Standardní vstupní hodnoty a předpoklady jsou akceptovány tehdy, když je shromáždění reálných údajů spojeno s nepřiměřeně vysokými náklady.

Kvalita softwaru používaného k výpočtům

Softwarové aplikace sloužící k provádění výpočtů musí být v průkazné shodě s metodami popsanými v tomto dokumentu. Tato shoda se prokazuje certifikací výsledků na zkušebních případech.

2.2. **Hluk ze silniční dopravy**

2.2.1. *Popis zdroje*

Klasifikace vozidel

Hluk ze silniční dopravy se určuje jako úhrn hlukových emisí ze všech vozidel tvořících dopravní tok. Tato vozidla se podle svých hlukově emisních vlastností dělí do pěti samostatných kategorií:

Kategorie 1: lehká motorová vozidla

Kategorie 2: středně těžká vozidla

Kategorie 3: těžká vozidla

Kategorie 4: dvoukolová motorová vozidla

Kategorie 5: otevřená kategorie

V kategorii dvoukolových motorových vozidel jsou vymezeny dvě samostatné podkategorie, jedna pro mopedy, druhá pro silnější motocykly, protože mají velmi odlišné způsoby pohonu a zpravidla se také velice liší jejich počty.

Použijí se první čtyři kategorie, pátá kategorie je nepovinná. Je určena pro nová vozidla, která budou výsledkem případného budoucího vývoje a která se svými hodnotami emisí hluku mohou lišit natolik, že budou vyžadovat vymezení nové kategorie. Do této kategorie by měla spadat

▼M2

například elektrická nebo hybridní vozidla či jakákoli jiná v budoucnu vyvinutá vozidla, která budou podstatně odlišná od vozidel spadajících do kategorie 1 až 4.

Podrobné údaje o jednotlivých třídách vozidel jsou uvedeny v tabulce [2.2.a].

Tabulka [2.2.a]

Třídy vozidel

Kategorie	Název	Popis		Kategorie vozidla v ES Schválení typu vozidla ([1])
1	Lehká motorová vozidla	Osobní vozidla, dodávková vozidla ≤ 3,5 tuny, sportovní užitková vozidla (SUV) ([2]), víceúčelová vozidla (MPV) ([3]) včetně přívěsů a karavanů		M1 a N1
2	Středně těžká vozidla	Středně těžká vozidla, dodávková vozidla > 3,5 tuny, autobusy, obytné vozy atd. se dvěma nápravami a dvojicí pneumatik, které se nasazují na zadní nápravu		M2, M3 a N2, N3
3	Těžká vozidla	Těžká nákladní vozidla, vozidla typu *touring*, autobusy, jež mají tři a více náprav		M2 a N2 s přívěsem, M3 a N3
4	Dvoukolová motorová vozidla	4a	Dvou-, tří- a čtyřkolové mopedy	L1, L2, L6
		4b	Motocykly s postranním vozíkem i bez něho, tříkolky a čtyřkolky	L3, L4, L5, L7
5	Otevřená kategorie	Bude vymezena podle budoucích potřeb.		neuplatňuje se

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).
([2]) Sportovní užitková vozidla (SUV).
([3]) Víceúčelová vozidla (MPV).

Počet a umístění ekvivalentních zvukových zdrojů

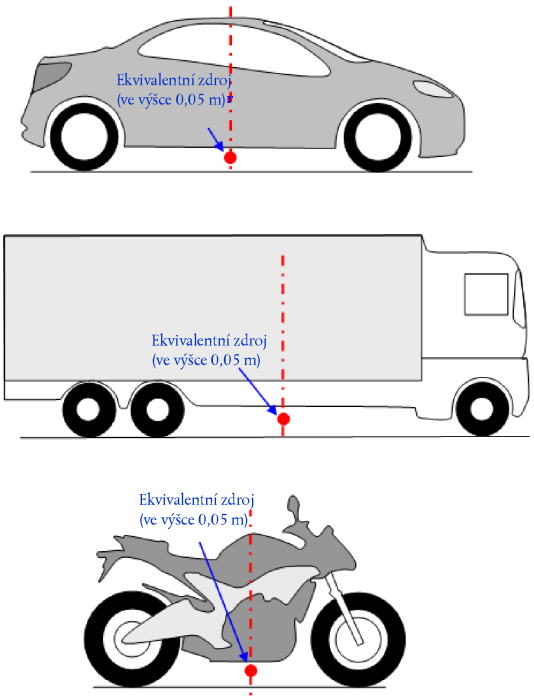
▼M6

V rámci tohoto modelu představuje každé vozidlo (kategorie 1, 2, 3, 4 a 5) jeden jediný bodový zdroj vyzařující rovnoměrně. První odraz na povrchu vozovky se předpokládá implicitně. Jak je znázorněno na obrázku [2.2.a], tento bodový zdroj se nachází 0,05 m nad povrchem vozovky.

▼M2

Obrázek [2.2.a]

Umístění ekvivalentního bodového zdroje u lehkých vozidel (kategorie 1), těžkých vozidel (kategorie 2 a 3) a dvoukolových vozidel (kategorie 4)



Dopravní tok je znázorněn jako liniový zdroj. Při modelování provozu na víceproudé silnici by každý jízdní pruh měl být v ideálním případě reprezentován liniovým zdrojem uprostřed každého jízdního pruhu. Přijatelný je nicméně i model s jedním liniovým zdrojem umístěným uprostřed dvouproudé vozovky nebo jedním liniovým zdrojem pro jeden směr jízdy ve vnějším jízdním pruhu víceproudé vozovky.

Emise akustického výkonu

Obecné posouzení

Akustický výkon určitého zdroje je definován ve „volném poli nad odrazivou rovinou“, což znamená, že akustický výkon zahrnuje odraz od povrchu ohraničeného půdorysem modelovaného zdroje, nejsou-li v jeho bezprostředním okolí žádné rušivé objekty kromě odrazu od povrchu vozovky za hranicemi půdorysu modelovaného zdroje.

Dopravní tok

Hlukové emise dopravního toku jsou reprezentovány liniovým zdrojem, který je charakterizován svým akustickým výkonem směrového zdroje zvuku na metr a kmitočet. Tato hodnota odpovídá součtu hlukových emisí z jednotlivých vozidel dopravního toku se započtením času, který tato vozidla stráví v předmětném úseku vozovky. Znázornění jednotlivého vozidla v dopravním toku vyžaduje uplatnění modelu dopravního toku.

▼M2

Za předpokladu rovnoměrného dopravního toku Q_m vozidel kategorie m za hodinu, která se pohybují průměrnou rychlostí v_m (vyjádřenou v km/h), je akustický výkon směrového zdroje zvuku na metr v kmitočtovém pásmu i liniového zdroje $L_{W',\ eq,line,i,m}$ definován jako:

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

kde $L_{W,i,m}$ je akustický výkon směrového zdroje zvuku jednoho vozidla. $L_{W',m}$ se vyjádří v dB (re. 10^{-12} W/m). Tyto hladiny akustického výkonu se vypočítají zvlášť pro ►C1 každé oktávové pásmo i v rozsahu od 63 Hz do 8 kHz ◄.

Údaje o dopravním toku Q_m se vyjádří jako roční průměr za hodinu, časové období (den-večer-noc), vozidlo a liniový zdroj. Pro všechny kategorie se jako vstupní údaje o dopravním toku použijí údaje získané z měření provozu nebo z dopravních modelů.

▼M6

Rychlost v_m je reprezentativní rychlostí dané kategorie vozidel: ve většině případů se jedná o hodnotu nejvyšší povolené rychlosti v daném úseku vozovky nebo nejvyšší povolenou rychlost pro danou kategorii vozidel podle toho, která rychlost je nižší.

▼M2

Jednotlivé vozidlo

▼M6

Předpokládá se, že v dopravním toku se všechna vozidla kategorie m pohybují stejnou rychlostí, tj. v_m.

▼M2

Model silničního vozidla je vytvořen řadou matematických rovnic, které představují dva hlavní zdroje hluku:

1. hluk valení, který je způsoben interakcí pneumatiky a vozovky;

2. hluk hnací jednotky vytvářený hnacím ústrojím (motorem, výfukem atd.) vozidla.

Aerodynamický hluk se považuje za součást zdroje hluku valení.

V kategorii lehkých, středních a těžkých motorových vozidel (kategorie 1, 2 a 3) odpovídá celkový akustický výkon součtu energie hluku valení a hluku hnací jednotky. Hladina celkového akustického výkonu liniových zdrojů pro m = 1, 2 nebo 3 je proto definována jako

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

kde $L_{WR,i,m}$ je hladina akustického výkonu vyjadřující hluk valení a $L_{WP,i,m}$ je hladina akustického výkonu vyjadřující hluk hnací jednotky. Tento vzorec platí pro všechna rychlostní rozmezí. Pro rychlosti nižší než 20 km/h je hladina akustického výkonu definována stejným vzorcem jako pro v_m = 20km/h.

U dvoukolových vozidel (kategorie 4) se za zdroj považuje pouze hluk hnací jednotky:

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

Tento vzorec platí pro všechna rychlostní rozmezí. Pro rychlosti nižší než 20 km/h je hladina akustického výkonu definována stejným vzorcem jako pro v_m = 20km/h.

2.2.2. *Referenční podmínky*

Zdrojové rovnice a koeficienty platí pro tyto referenční podmínky:

▼M2

— konstantní rychlost vozidla,

— rovná vozovka,

— teplota vzduchu τ_{ref} = 20 °C,

— pomyslný referenční povrch vozovky, kterou tvoří průměrně hustý asfaltový beton 0/11 a kamenitý mastixový asfaltový koberec 0/11, stáří 2 až 7 let a v reprezentativním stavu údržby,

— suchý povrch vozovky,

— bez hrotových pneumatik.

2.2.3. *Hluk valení*

Obecná rovnice

Hladina akustického výkonu hluku valení v kmitočtovém pásmu i vozidla třídy m = 1,2 nebo 3 je definována jako

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

Koeficienty $A_{R,i,m}$ a $B_{R,i,m}$ se udávají v oktávových pásmech pro každou kategorii vozidel a pro referenční rychlost v_{ref} = 70 km/h. Hodnota $\Delta L_{WR,i,m}$ odpovídá součtu korekčních koeficientů, které se použijí na emise hluku valení pro konkrétní podmínky vozovky či vozidla, které se odchylují od referenčních podmínek:

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

Hodnota $\Delta L_{WR,road,i,m}$ vyjadřuje účinek povrchu vozovky na hluk valení v případě, kdy povrch vozovky má akustické vlastnosti odlišné od akustických vlastností pomyslného referenčního povrchu, které jsou definovány v kapitole 2.2.2. Zahrnuje jak účinek na šíření hluku, tak na jeho vytváření.

Hodnota $\Delta L_{studded\ tyres,i,m}$ představuje korekční koeficient vyjadřující vyšší hladinu hluku valení u lehkých vozidel s hrotovými pneumatikami.

Hodnota $\Delta L_{WR,acc,i,m}$ vyjadřuje účinek světelné křižovatky nebo kruhového objezdu na hluk valení. Zahrnuje v sobě účinek na hluk při změnách rychlosti.

Hodnota $\Delta L_{W,temp}$ představuje korekční faktor průměrné teploty τ, pokud se liší od referenční teploty τ_{ref} = 20 °C.

Korekce pro hrotové pneumatiky

Pokud každoročně v průběhu několika měsíců používá významný počet lehkých vozidel v dopravním toku hrotové pneumatiky, zohlední se ve výpočtu související účinek na hluk valení. Zvýšení emisí valivého hluku se v závislosti na rychlosti určí pro každou kategorii vozidel m = 1 vybavených hrotovými pneumatikami za použití vzorce:

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

kde koeficienty a_i a b_i jsou vyjádřeny zvlášť pro každé oktávové pásmo.

▼M2

Emise valivého hluku mohou být zvýšeny jen úměrně k množství lehkých vozidel s hrotovými pneumatikami a pro omezené období T_s (vyjádřené v měsících) během roku. Je-li $Q_{stud,ratio}$ průměrný podíl lehkých vozidel s hrotovými pneumatikami na celkovém množství vozidel projíždějících za hodinu v daném období T_s (vyjádřené v měsících), pak roční průměrný podíl vozidel s hrotovými pneumatikami p_s se vyjádří jako:

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

Výsledná korekce, která se použije na emise akustického výkonu hluku valení způsobené používáním hrotových pneumatik u vozidel kategorie $m = 1$ v kmitočtovém pásmu i, je:

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

U vozidel všech ostatních kategorií se žádná korekce nepoužije:

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

Účinek teploty vzduchu na korekci hluku valení

Na emise hluku valení má vliv teplota vzduchu; hladina akustického výkonu hluku valení se vzrůstající teplotou vzduchu klesá. Tento účinek zohledňuje korekce povrchu vozovky. Korekce povrchu vozovky se zpravidla určují pro teplotu vzduchu τ_{ref} = 20 °C. V případě, že se průměrná roční teplota vzduchu ve ° C liší, použije se pro výpočet hluku z povrchu vozovky tato korekce:

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

Pro teploty nižší než 20 °C je tento korekční faktor kladný (tzn. že hluk je silnější), pro vyšší teploty záporný (tzn. že hluk je slabší). Hodnota koeficientu K se mění v závislosti na povrchu vozovky a vlastnostech pneumatiky a obecně vykazuje určitou kmitočtovou závislost. Pro všechny povrchy vozovky se v kategorii lehkých vozidel (kategorie 1) použije obecný koeficient $K_{m=1}$ = 0,08 dB/°C, v kategorii těžkých vozidel (kategorie 2 a 3) $K_{m=2} = K_{m=3}$ = 0,04 dB/°C. Korekční koeficient se použije stejným způsobem ve všech oktávových pásmech v rozsahu od 63 do 8 000 Hz.

2.2.4. *Hluk hnací jednotky*

Obecná rovnice

Emise hluku hnací jednotky zahrnují veškeré hlukové podíly z motoru, výfuku, řazení, sání atd. Hladina akustického výkonu hluku hnací jednotky v kmitočtovém pásmu i vozidla třídy m je definována jako

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

Koeficienty $A_{P,i,m}$ a $B_{P,i,m}$ se udávají v oktávových pásmech pro každou kategorii vozidel a pro referenční rychlost v_{ref} = 70 km/h.

Hodnota $\Delta L_{WP,i,m}$ odpovídá součtu korekčních koeficientů, které se použijí na emise hluku hnací jednotky pro konkrétní jízdní či regionální podmínky, které se odchylují od referenčních podmínek:

▼M2

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

$\Delta L_{WP,road,i,m}$ určuje účinek povrchu vozovky na hluk hnací jednotky v podobě pohlcování hluku. Výpočet se provede v souladu s postupem uvedeným v kapitole 2.2.6.

Hodnoty $\Delta L_{WP,acc,i,m}$ a $\Delta L_{WP,grad,i,m}$ zohledňují účinek sklonu vozovky a zrychlování a zpomalování vozidel na křižovatkách. Vypočítají se v souladu s postupem uvedeným v kapitolách 2.2.4 a 2.2.5.

Účinek sklonu vozovky

Sklon vozovky má na hlukové emise vozidla dvojí účinek: jednak ovlivňuje rychlost vozidla, a tedy i jeho emise hluku valení a hnací jednotky; jednak prostřednictvím řazení ovlivňuje zatížení motoru a otáčky motoru, a tím i emise hluku hnací jednotky příslušného vozidla. V tomto oddíle je zohledněn pouze účinek na hluk hnací jednotky, přičemž se předpokládá stálá rychlost.

Účinek sklonu vozovky na hluk hnací jednotky se zohledňuje pomocí korekčního faktoru $\Delta L_{WP,grad,m}$, který je funkcí svažitosti s (v %), rychlosti vozidla v_m (v km/h) a třídy vozidla m. V případě obousměrného dopravního toku je nutné tento tok rozdělit na dvě poloviny a vypočítat korekci zvlášť pro stoupání a zvlášť pro klesání. Tento korekční faktor se pak stejným způsobem použije ve všech oktávových pásmech (for = pro):

Pro $m = 1$

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

Pro $m = 2$

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

Pro $m = 3$

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

Pro $m = 4$

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

Korekce $\Delta L_{WP,grad,m}$ v sobě implicitně zahrnuje účinek sklonu vozovky na rychlost.

▼M2

2.2.5. *Účinek zvýšení a snížení rychlosti vozidel*

Před světelnými křižovatkami a kruhovými objezdy a za nimi se níže popsaným způsobem použije korekce účinku zrychlení a zpomalení.

Korekční faktory hluku valení $\Delta L_{WR,acc,m,k}$ a hluku hnací jednotky $\Delta L_{WP,acc,m,k}$ jsou lineárními funkcemi vzdálenosti x (v m) bodového zdroje k nejbližšímu křížení příslušného liniového zdroje s dalším liniovým zdrojem. Tyto korekční faktory se použijí stejným způsobem ve všech oktávových pásmech:

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

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

Hodnota koeficientů $C_{R,m,k}$ a $C_{P,m,k}$ se mění v závislosti na druhu křižovatky k (k = 1 pro světelnou křižovatku, k = 2 pro kruhový objezd) a udává se zvlášť pro každou kategorii vozidel. Korekce v sobě zahrnuje i účinek změny rychlosti při dojezdu ke křižovatce či kruhovému objezdu nebo při výjezdu z nich.

Upozornění: při vzdálenosti $|x| \geq 100$ m, $\Delta L_{WR,acc,m,k} = \Delta L_{WP,acc,m,k} = 0$.

2.2.6. *Účinek typu povrchu vozovky*

Obecné zásady

Pokud se akustické vlastnosti povrchu vozovky liší od akustických vlastností referenčního povrchu, použije se pro hluk valení i hluk hnací jednotky spektrální korekční faktor.

Korekční faktor povrchu vozovky pro emise hluku valení je dán tímto vztahem:

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

kde

$\alpha_{i,m}$ je spektrální korekce vyjádřená v dB při referenční rychlosti v_{ref} v kategorii m (1, 2 nebo 3) a ve spektrálním pásmu i.

β_m je účinek rychlosti na snížení hluku valení v kategorii m (1, 2 nebo 3) a tento účinek je ve všech kmitočtových pásmech shodný.

Korekční faktor povrchu vozovky pro emise hluku hnací jednotky je dán tímto vztahem:

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

Pohlcující povrchy hluk hnací jednotky snižují, povrchy nepohlcující jej však nezvyšují.

Účinek stáří vozovky na akustické vlastnosti jejího povrchu

Hlukové vlastnosti povrchů vozovek se mění s jejich stářím a úrovní údržby, přičemž postupem času se jejich hlučnost obvykle zvyšuje. V rámci této metody jsou odvozeny parametry povrchu vozovek, které jsou reprezentativní pro akustický výkon daného typu povrchu vozovky vypočítaný jako průměrná hodnota zohledňující jeho reprezentativní životnost a předpokládanou řádnou údržbu.

▼M2

2.3. **Hluk z železniční dopravy**

2.3.1. *Popis zdroje*

Klasifikace vozidel

Definice vozidla a vlaku

Pro účely této metody výpočtu hladiny hluku je vozidlo definováno jako kterákoli dílčí jednotka vlaku (typicky lokomotiva, vůz s vlastním pohonem, tažený vůz nebo nákladní vagon), která je samostatně posunovatelná a odpojitelná od zbytku vlaku. V případě dílčích jednotek vlaku, které jsou součástí nerozpojitelné soupravy, například jednotky se společným podvozkem, mohou nastat určité zvláštní okolnosti. Pro účely této metody výpočtu jsou všechny tyto dílčí jednotky považovány za jediné vozidlo.

Pro účely této metody výpočtu je vlak soupravou spojených vozidel.

V tabulce [2.3.a] je definováno společné názvosloví pro popis typů vozidel uvedených v databázi zdrojů. Uvádí všechny příslušné deskriptory, které slouží ke klasifikaci vozidel. Tyto deskriptory odpovídají vlastnostem vozidla, které mají vliv na akustický výkon směrového zdroje připadající na délku jednoho metru ekvivalentního modelového liniového zdroje.

Počet vozidel se pro každý typ určí zvlášť pro každý úsek koleje a každé časové období, s nimiž se při výpočtu hluku počítá. Vyjádří se jako průměrný počet vozidel za hodinu, přičemž tato hodnota se vypočítá tak, že celkový počet vozidel projíždějících za dané časové období se vydělí dobou trvání tohoto časového období vyjádřenou v hodinách (projede-li například za 4 hodiny 24 vozů, je to v průměru 6 vozů za hodinu). Započítají se všechny typy vozidel projíždějících na každém úseku koleje.

Tabulka [2.3.a]

Klasifikace a deskriptory železničních vozů

Číslice	**1**	**2**	**3**	**4**
Deskriptor	**Typ vozidla**	**Počet náprav na vozidlo**	**Typ brzd**	**Opatření týkající se kol**
Vysvětlení deskriptoru	Písmeno popisující typ	Skutečný počet náprav	Písmeno popisující typ brzd	Písmeno popisující typ opatření pro snižování hluku
Možné deskriptory	**h** vysokorychlostní vozidlo (>200 km/h)	**1**	**c** litinové špalíky	**n** žádné opatření
	m vozy s vlastním pohonem	**2**	**k** špalíky z kompozitního materiálu nebo spékaného kovu	**d** tlumiče

▼**M2**

Číslice	**1**	**2**	**3**	**4**
Deskriptor	**Typ vozidla**	**Počet náprav na vozidlo**	**Typ brzd**	**Opatření týkající se kol**
Vysvětlení deskriptoru	Písmeno popisující typ	Skutečný počet náprav	Písmeno popisující typ brzd	Písmeno popisující typ opatření pro snižování hluku
	p tažené osobní vozy	**3**	**n** nebrzděné na jízdní ploše, například diskové, bubnové, magnetické brzdy	**s** clony
	c městská tramvaj nebo lehké metro s vlastním pohonem a vozy bez vlastního pohonu	**4**		**o** jiné
	d motorová lokomotiva	atd.		
	e elektrická lokomotiva			
	a jakékoli obecné nákladní vozidlo			
	o jiné (např. údržbářská vozidla apod.)			

Klasifikace kolejí a nosné konstrukce

Stávající koleje se mohou lišit, protože jejich akustické vlastnosti ovlivňuje a určuje několik faktorů. Typy kolejí, které se používají v rámci této metody, jsou uvedeny níže v tabulce [2.3b]. Některé tyto faktory mají na akustické vlastnosti velký vliv, zatímco jiné mají jen podružné účinky. Nejdůležitějšími faktory, které ovlivňují emise hluku z železnice, jsou obecně tyto faktory: drsnost hlavy kolejnice, tuhost podložky pod patu kolejnice, podpražcové podloží, spoje kolejnic a poloměr zakřivení koleje. Alternativní možností je definovat celkové vlastnosti kolejí. Z akustického hlediska nejvýznamnější jsou v tomto případě dva parametry – drsnost hlavy kolejnice a stupeň dynamického útlumu podle normy ISO 3095 a k tomu ještě i poloměr zakřivení koleje.

Úsek koleje je definován jako část jednotlivé koleje na určité železniční trati nebo ve stanici či v železničním depu, u které se nemění fyzikální vlastnosti koleje ani její základní součásti.

V tabulce [2.3.b] je definováno společné názvosloví pro popis typů kolejí uvedených v databázi zdrojů.

▼M2

Tabulka [2.3.b]

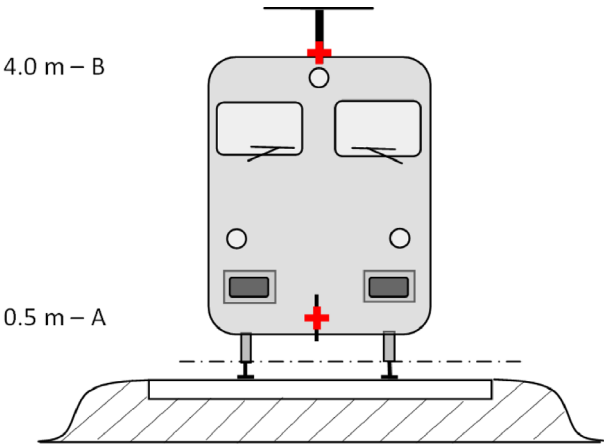
Číslice	1	2	3	4	5	6
Deskriptor	**Podpražcové podloží**	**Drsnost hlavy kolejnice**	**Typ podložky pod patu kolejnice**	**Další opatření**	**Spoje kolejnic**	**Zakřivení**
Vysvětlení deskriptoru	Typ podpražcového podloží	Ukazatel drsnosti	►M6 Představuje ukazatel „dynamické“ tuhosti ◄	Popisné písmeno akustického zařízení	Přítomnost spojů a mezer	Uvádí poloměr zakřivení v m
Povolené kódy	**B** štěrk	**E** dobře udržovaná a velmi hladká	**S** měkká (150–250 MN/m)	**N** žádné	**N** žádné	**N** přímá kolej
	S pevná jízdní dráha	**M** normálně udržovaná	**M** střední (250–800 MN/m)	**D** kolejový absorbér	**S** jednoduchý spoj nebo výhybka	**L** malý (1 000 –500 m)
	L štěrkový most	**N** hůře udržovaná	►M6 **H** tvrdá (800–1 000 MN/m) ◄	**B** nízká clona	**D** dva spoje nebo výhybky na 100 m	**M** střední (méně než 500 m a více než 300 m)
	N neštěrkový most	**B** neudržovaný a ve špatném stavu		**A** absorbér hluku na pevném podkladu	**M** více než dva spoje nebo výhybky na 100 m	**H** vysoká (méně než 300 m)
	T podkladové lože			**E** koleje umístěny v podkladovém loži		
	O jiné			**O** jiné		

▼M2

Počet a umístění ekvivalentních hlukových zdrojů

Obrázek [2.3.a]

Umístění ekvivalentních hlukových zdrojů



V různé výšce tratě i v jejím středu se nacházejí různé ekvivalentní liniové zdroje hluku. Všechny výšky jsou vztaženy k rovině dotýkající se horních plošek obou kolejnic.

Ekvivalentní zdroje zahrnují různé fyzikální zdroje (index p). Tyto fyzikální zdroje se dělí do různých kategorií podle mechanismu jejich vzniku. Jedná se o tyto zdroje: 1. hluk valení (zahrnující nejen chvění kolejnic a podpražcového podloží a vibrace kol, ale v příslušných případech také hluk nástavby nákladních vozidel); 2. hluk trakce; 3. aerodynamický hluk; 4. rázový hluk (z přechodů, výhybek a křižovatek); 5. hluk skřípění a 6. hluk vznikající v důsledku dalších faktorů, jako jsou mosty a viadukty.

1) Drsnost kol a hlav kolejnic, z nichž se hluk přenáší třemi cestami k povrchům šířícím hluk (koleje, kola a svršek), způsobuje hluk valení. Tento hluk je stanoven pro h = 0,5 m (povrchy šířící hluk A) jako hluk představující hlukový příspěvek kolejí včetně účinků jejich povrchu, zvláště pak v případě pevné jízdní dráhy (v souladu s částí umožňující šíření), jako hluk představující příspěvek kol a jako hluk představující příspěvek nástavby vozidla (v případě nákladních vlaků).

2) Výšky ekvivalentního zdroje v případě hluku trakce se pohybují v rozmezí od 0,5 m (zdroj A) do 4,0 m (zdroj B) v závislosti na fyzickém umístění příslušné komponenty. Zdroje, jako jsou převodovky a elektromotory, se často nacházejí ve výšce nápravy 0,5 m (zdroj A). Žaluziové větráky a vyústění chladičů se mohou nacházet v různé výšce; komíny s výfukem motorových spalin se u vozů s dieselovým pohonem často nacházejí ve výši střech, tj. 4,0 m (zdroj B). Další trakční zdroje, jako jsou ventilátory nebo bloky dieselových motorů, se mohou nacházet ve výši 0,5 m (zdroj A) nebo 4,0 m (zdroj B). Pokud se přesná výška zdroje nachází někde mezi těmito modelovými výškami, akustická energie se úměrně rozdělí mezi výšky nejbližších sousedních zdrojů.

   V rámci metody se z tohoto důvodu počítá se dvěma výškami zdrojů, tj. 0,5 m (zdroj A) a 4,0 m (zdroj B), přičemž ekvivalentní akustický výkon, který je s každou z nich spojený, se rozdělí mezi tyto dvě výšky podle konkrétní konfigurace zdrojů na daném typu jednotky.

▼M2

3) Účinky aerodynamického hluku jsou spojeny se zdrojem, který se nachází v 0,5 m (představuje kryty a clony, zdroj A), a se zdrojem ve 4,0 m (který slouží jako model pro veškeré střešní zařízení a sběrače proudu, zdroj B). Je známo, že volba 4,0 m pro účinky sběračů proudu představuje jednoduchý model a musí být pečlivě uvážena, jde-li o to, aby byla zvolena vhodná výška protihlukové stěny.

4) Rázový hluk je spojen se zdrojem ve výšce 0,5 m (zdroj A).

5) Skřípavý hluk je spojen se zdrojem ve výšce 0,5 m (zdroj A).

6) Hluk z mostů je spojen se zdrojem ve výšce 0,5 m (zdroj A).

2.3.2. *Emise akustického výkonu*

Obecné rovnice

Jednotlivé vozidlo

Model pro hluk z železniční dopravy popisuje, obdobně jako v případě hluku z dopravy silniční, hlukové emise akustického výkonu konkrétní kombinace typu vozidla a typu kolejí, která splňuje určitý soubor požadavků popsaných v rámci klasifikace vozidel a kolejí v podobě souboru akustického výkonu pro každé vozidlo ($L_{W,0}$).

Dopravní tok

Hlukové emise dopravního toku na každé koleji jsou reprezentovány souborem dvou liniových zdrojů, který je charakterizován svým akustickým výkonem směrového zdroje zvuku na metr a kmitočtové pásmo. Tato hodnota odpovídá součtu hlukových emisí z jednotlivých vozidel projíždějících v rámci dopravního toku a v konkrétním případě stacionárních vozidel též se započtením času, který tato vozidla stráví v předmětném úseku železniční tratě.

Akustický výkon směrového zdroje zvuku na metr a kmitočtové pásmo ze všech vozidel projíždějících každý úsek kolejí na koleji typu (j) je definován:

— pro každé kmitočtové pásmo (i),

— pro každou výšku zdroje (h) (u zdrojů ve výšce 0,5 m h = 1, pro zdroje ve výšce 4,0 m h = 2)

a odpovídá souhrnné energii hlukových podílů ze všech vozidel jedoucích na konkrétním j-tém úseku koleje. Jedná se o hlukové podíly:

— ze všech typů vozů (t),

— při jejich různých rychlostech (s),

— za zvláštních provozních podmínek (stálá rychlost) (c),

— z každého typu fyzického zdroje (valení, rázy, skřípění, trakce, zdroje aerodynamických a dalších účinků, jako je například hluk z mostu) (p).

Pro výpočet akustického výkonu směrového zdroje zvuku na metr (vstup do části umožňující šíření hluku) vznikajícího v důsledku průměrné skladby dopravního provozu na *j*-tém úseku koleje se použije:

▼M2

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

kde

$\boldsymbol{T_{ref}}$ = referenční časové období, pro které se počítá s daným průměrem dopravního provozu;

$\boldsymbol{x}$ = celkový počet existujících kombinací i, t, s, c a p pro každý *j*-tý úsek koleje;

$\boldsymbol{t}$ = index typů vozidel na *j*-tém úseku kolejí;

$\boldsymbol{s}$ = index rychlosti vlaků: počet indexů odpovídá počtu různých průměrných rychlostí vlaků na *j*-tém úseku koleje;

$\boldsymbol{c}$ = index provozních podmínek: 1 (pro konstantní rychlost), 2 (stání);

$\boldsymbol{p}$ = index typů fyzických zdrojů: 1 (pro hluk valení a rázový hluk), 2 (skřípění v zatáčkách), 3 (hluk trakce), 4 (aerodynamický hluk), 5 (další účinky);

$\boldsymbol{L_{W',eq,line,x}}$ = *x*-tý akustický výkon směrového zdroje zvuku na metr pro liniový zdroj jedné kombinace *t, s, c, p* na každém *j*-tém úseku kolejí.

Za předpokladu rovnoměrného toku *Q* vozidel za hodinu, která se pohybují průměrnou rychlostí *v*, bude v každém časovém okamžiku průměrný počet *Q/v* vozů na jednotku délky v daném traťovém úseku ekvivalentní. Emise hluku z toku vozidel chápané jako akustický výkon směrového zdroje zvuku na metr $L_{W',eq,line}$ (vyjádřený v dB/m (re. 10^{-12} W)) se integrují pomocí vzorce:

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

kde

— Q je průměrný počet vozidel projíždějících za hodinu na *j*-tém úseku koleje stanovený pro typ vozidla ***t***, průměrnou rychlost vlaků ***s*** a provozní podmínku ***c***,

▼M6

— **v** je jejich rychlost [km/h] na *j*-tém úseku koleje stanovená pro typ vozidla **t** a průměrnou rychlost vlaků ***s***,

▼M2

— $L_{W,0,dir}$ je akustický výkon směrového zdroje specifického druhu hluku (valení, rázy, skřípění, trakce, aerodynamické a další účinky) jednoho vozidla ve směrech ψ, φ definovaných ve vztahu ke směru pohybu vozidla (viz obrázek [2.3.b]).

V případě stacionárního zdroje, například během stání, se předpokládá, že vůz zůstane po celou dobu T_{idle} na určitém místě úseku koleje o délce *L*. Je-li tedy T_{ref} referenční časové období pro hodnocení hluku (např. 12 hodin, 4 hodiny, 8 hodin), je akustický výkon směrového zdroje zvuku na jednotku délky na tomto úseku kolejí definován jako:

▼M2

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

Akustický výkon směrového zdroje zvuku pro každý konkrétní zdroj se obecně vypočítá takto:

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

kde

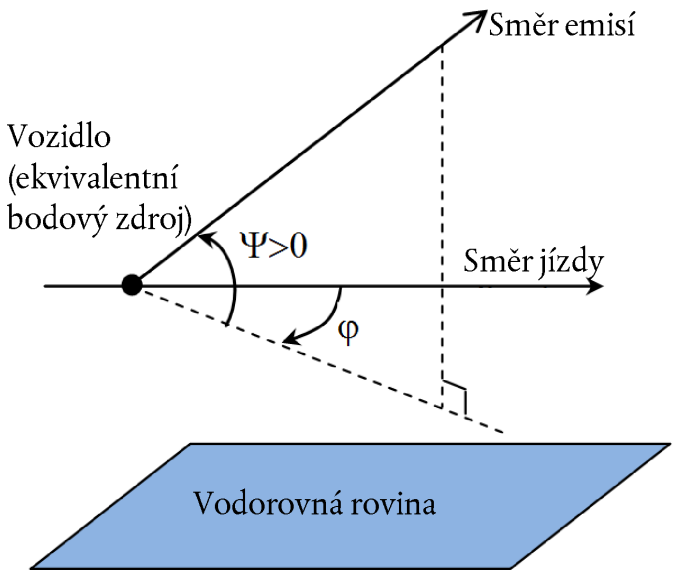
— $\boldsymbol{\Delta L_{W,dir,vert,i}}$ je svislá směrová korekce (bez rozměru), která je funkcí ψ (obrázek [2.3.b]),

— $\boldsymbol{\Delta L_{W,dir,hor,i}}$ je vodorovná směrová korekce (bez rozměru), která je funkcí φ (obrázek [2.3.b])

a kde $L_{W,0,dir,i(\psi,\varphi)}$ se po derivaci v třetinooktávových pásmech vyjádří v oktávových pásmech přidáním energie všech odpovídajících třetinooktávových pásem do odpovídajícího oktávového pásma.

Obrázek [2.3.b]

Geometrická definice



Pro účely výpočtů se pak síla zdroje vyjádří konkrétně jako akustický výkon směrového zdroje zvuku na 1 m koleje $L_{W',tot,dir,i}$ tak, aby byla formou dodatečných korekcí zohledněna směrovost zdrojů ve svislém i vodorovném směru.

Pro každou kombinaci podmínek vozidlo-kolej-rychlost-provoz je uvažováno několik $L_{W,0,dir,i}\ (\psi,\varphi)$

— pro každé třetinooktávové pásmo (***i***),

— pro každý úsek kolejí (***j***),

— výška zdroje (***h***) (pro zdroje ve výšce 0,5 m h = 1, pro zdroje ve výšce 4,0 m h = 2),

— směrovost (***d***) zdroje.

▼M2

Pro každou kombinaci podmínek vozidlo-kolej-rychlost-provoz, každý úsek koleje, pro výšky odpovídající h = 1 a h = 2 a směrovost je uvažován soubor $L_{W,0,dir,i}$ (ψ,φ).

Hluk valení

Hlukový podíl vozidla a hlukový podíl kolejí přispívající k hluku valení jsou rozděleny do čtyř základních faktorů: drsnost kol, drsnost kolejí, přenosová funkce vozidla na kola a nástavbu (skříně) a přenosová funkce kolejí. Drsnost kol a drsnost kolejí jsou příčinou vzniku chvění, k němuž dochází na styku kolejnice a kola. Přenosové funkce jsou dvě empirické nebo modelované funkce, které představují celý složitý jev mechanické vibrace a vytváření hluku na povrchu kola, kolejnice, pražce a železničního spodku. Oddělení těchto faktorů odráží fyzikální průkaznou skutečnost, že drsnost kolejnice může vyvolávat chvění kolejnice, zároveň však bude vyvolávat i chvění kola a naopak. Pokud by některých z těchto čtyř parametrů nebyl zohledněn, nebyla by možná oddělená klasifikace kolejí a vlaků.

Drsnost kol a drsnost kolejnic

Hluk valení vzniká hlavně následkem drsnosti kolejnic a kol a jeho vlnová délka se nachází v rozpětí od 5 do 500 mm.

Definice

Hladina drsnosti L_r je definována jako desetinásobek dekadického logaritmu čtverce střední kvadratické hodnoty r drsnosti provozního povrchu kolejnice nebo kola ve směru pohybu (podélná hladina), která se měří v μm na určitou délku kolejnice nebo celkový průměr kola vydělených čtvercem referenční hodnoty r_0^2:

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

kde

r_0 = 1 μm

r = kvadratický průměr rozdílu svislého posunu styčného povrchu oproti střední úrovni.

Hladina drsnosti L_r se vypočítá zpravidla jako spektrum vlnové délky λ a převede se na kmitočtové spektrum f = v/λ, kde f je střední kmitočet daného třetinooktávového pásma vyjádřený v Hz, λ je vlnová délka v m ►C1 a v je rychlost vlaku v m/s ◄. Spektrum drsnosti se jako funkce-kmitočtu při různých rychlostech posouvá podél kmitočtové osy. V obecných případech je po převedení na kmitočtové spektrum prostřednictvím rychlosti nutné vypočítat nové hodnoty spektra v třetinooktávovém pásmu, které se spočítají jako průměr mezi dvěma příslušnými třetinooktávovými pásmy v oblasti dané vlnové délky. Pro odhad kmitočtového spektra celkové skutečné drsnosti odpovídající příslušné rychlosti vlaku se vypočítá energetický a proporční průměr obou odpovídajících třetinooktávových pásem definovaných v oblasti dané vlnové délky.

Hladina drsnosti kolejnice (drsnost na straně kolejí) pro *i*-té pásmo vlnového čísla je definována jako $L_{r,TR,i}$.

▼M2

Hladina drsnosti kola (drsnost na straně kola) pro *i*-té pásmo vlnového čísla je definována analogicky jako $L_{r,VEH,i}$.

Hladina celkové a skutečné drsnosti pro pásmo vlnového čísla *i* ($L_{R,tot,i}$) je definována jako energetický součet hladiny drsnosti kolejnice a hladiny drsnosti kola s připočtením kontaktního filtru ►C1 A_3 *(λ)* ◄, který zohledňuje filtrační účinek styčných ploch mezi kolejnicí a kolem a uvádí se v dB:

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

je-li vyjádřen jako funkce *i*-tého pásma vlnového čísla, jež odpovídá vlnové délce λ.

Kontaktní filtr se mění v závislosti na typu kolejnice a kola a v závislosti na zatížení.

V rámci této metody se použije celková skutečná drsnost pro *j*-tý traťový úsek a pro každý *t*-tý typ vozidla při jeho odpovídající rychlosti *v*.

Přenosová funkce vozidla, koleje a nástavby

Tři přenosové funkce $L_{H,TR,i}$ $L_{H,VEH,i}$ a $L_{H,VEH,SUP,i}$, které nejsou závislé na rychlosti, jsou definovány takto: první pro každý *j*-tý úsek koleje a druhé dvě pro každý *t*-tý typ vozidla. Uvádějí do vztahu celkovou hladinu skutečné drsnosti s akustickým výkonem koleje, kol a nástavby.

Hlukový podíl nástavby se bere v úvahu pouze u nákladních vagonů, tedy pouze u vozidel typu „a“.

Podíl koleje a vozidla na hluku valení je tedy v úplnosti popsán těmito přenosovými funkcemi a celkovou hladinou skutečné drsnosti. Pokud vlak stojí, hluk valení se z výpočtu vyloučí.

V případě akustického výkonu jednotlivých vozidel se hluk valení vypočítá ve výšce nápravy, přičemž vstupní hodnotou výpočtu je celková hladina skutečné drsnosti $L_{R,TOT,i}$ jako funkce rychlosti vozidla *v*, přenosové funkce koleje, vozidla a nástavby $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ a $L_{H,VEH,SUP,i}$ a celkový počet náprav N_a:

pro $h = 1$:

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

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

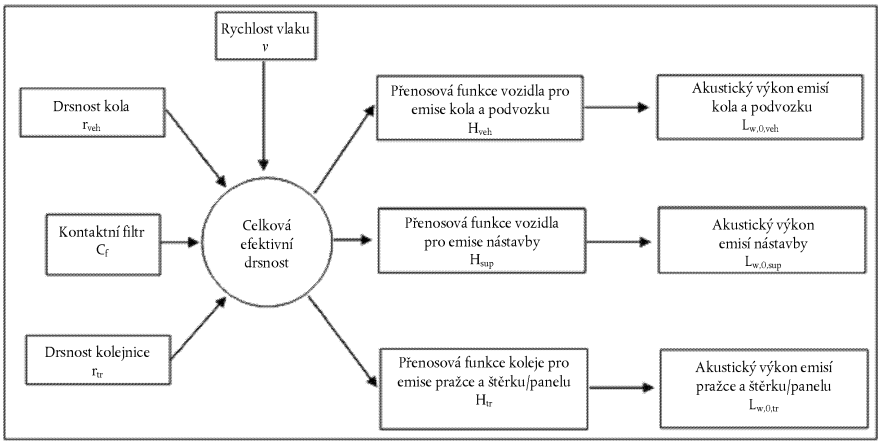
$$L_{W,0,VEHSUP,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,VEHSUP,i} + 10 \times \lg(N_a) \quad \text{dB} \qquad (2.3.10)$$

kde N_a je počet náprav na vozidlo představující *t*-tý typ vozidla.

▼M2

Obrázek [2.3.c]

Schéma použití jednotlivých definicí drsnosti a přenosových funkcí



Za účelem stanovení celkové skutečné drsnosti, a tedy i akustického výkonu vozidel se použije minimální rychlost 50 km/h (30 km/h pouze v případě tramvají a lehkého metra), která nemá vliv na výpočet toku projíždějících vozů. Vyrovná se tak možná chyba, k níž může dojít v důsledku zjednodušení definice hluku valení, definice hluku brzdění a definice rázového hluku při jízdě přes přejezdy a výhybky.

Rázový hluk (přechody, výhybky a křižovatky)

Rázový hluk může vznikat působením přechodů, výhybek a spojů kolejnic či výměn. Může mít velmi různou intenzitu a může být silnější než hluk valení. Rázový hluk se bere v úvahu u spojovaných kolejí. V případě rázového hluku vznikajícího jízdou přes výhybky, přechody a spoje v úsecích trati při rychlosti nižší než 50 km/h (30 km/h pouze v případě tramvají a lehkého metra), protože kvůli zohlednění většího množství účinků popsaných v kapitole o hluku valení se počítá s minimální rychlostí 50 km/h (30 km/h pouze v případě tramvají a lehkého metra), se nepoužívá modelování. Modelování rázového hluku se nepoužije ani při provozních podmínkách *c = 2* (stání).

Rázový hluk je zahrnut ve faktoru hluku valení (energetickým) přidáním určité doplňující fiktivní hladiny rázové drsnosti k celkové hladině skutečné drsnosti na každém konkrétním *j*-tém úseku koleje, kde je přítomný. V tomto případě se místo $L_{R,TOT,i}$ použije nový $L_{R,TOT+IMPACT,i}$, takže výsledný vzorec vypadá takto:

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

$L_{R,IMPACT,i}$ je spektrum v třetinooktávovém pásmu (jako funkce kmitočtu). Pro výpočet tohoto kmitočtového spektra platí, že spektrum je dáno jako funkce vlnové délky λ a převede se na požadované spektrum jako funkce kmitočtu podle rovnice $\lambda = v/f$, kde f je střední kmitočet třetinooktávového pásma vyjádřený v Hz ►C1 a v je rychlost *s*-tého vozidla *t*-tého typu vozidla vyjádřená v m/s ◄.

Rázový hluk se bude měnit v závislosti na síle a počtu rázů připadajících na jednotku délky nebo v závislosti na hustotě spojů, takže v případě většího počtu rázů se hladina drsnosti rázů, která se použije ve výše uvedené rovnici, vypočítá takto:

▼M2

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

kde $L_{R,IMPACT–SINGLE,i}$ je hladina drsnosti rázů platná pro jeden ráz a n_l je hustota spojů.

Základní hladina drsnosti rázů se udává pro hustotu spojů n_l = 0,01 m^{-1}, což znamená, že na každých 100 m kolejí připadá jeden spoj. Situace s jiným počtem spojů se aproximují na základě úpravy hustoty spojů n_l. Je třeba upozornit, že při modelování uspořádání a segmentace koleje musí být zohledněna hustota spojů kolejnic, tzn. že v případě úseku koleje s větším množstvím spojů může být nutné použít samostatný zdrojový segment. Hlukový podíl $L_{W,0}$ koleje, kola/podvozku a nástavby se před spojem kolejnice a za ním zvýší pomocí $L_{R,IMPACT,i}$ na +/– 50 m. Je-li spojů několik za sebou, toto zvýšení se prodlouží: od – 50 m před prvním spojem do + 50 m za posledním spojem.

Použitelnost těchto spekter akustického výkonu se za normálních okolností ověřuje na místě.

Pro spojované koleje se jako základní hodnota použije n_l = 0,01.

S k ř í p ě n í

▼M6

Skřípění v zatáčkách představuje zvláštní zdroj, který přichází v úvahu pouze v zatáčkách, a je tedy místně omezený. Skřípění v zatáčkách obvykle závisí na zakřivení, třecích podmínkách, rychlosti vlaku, geometrii a dynamice vztahu koleje a kol. Vzhledem k tomu, že se může jednat o zdroj významný, je nutno podat jeho řádný popis. V místech, kde dochází ke skřípění v zatáčkách, tedy obecně v zatáčkách a na železničních výhybkách, je nutné k výkonu zdroje připočítat další výkonové spektrum nadměrného hluku. Tento nadměrný hluk může být specifický pro jednotlivé typy kolejových vozidel, protože některé typy kol a podvozků mohou být výrazně méně náchylné ke skřípění než jiné. Budou-li k dispozici měření nadměrného hluku, která dostatečně zohlední stochastickou povahu skřípění, mohou být použita.

Nebude-li k dispozici žádné vhodné měření, lze použít jednoduchý postup. Při tomto postupu bude hluk skřípění zohledněn tak, že se do spektra akustického výkonu hluku valení u všech kmitočtů přidají následující nadměrné hodnoty.

Vlak	5 dB pro zatáčky s 300 m < R ≤ 500 m a $l_{track} \geq 50$ m
	8 dB pro zatáčky s R ≤ 300 m a $l_{track} \geq 50$ m
	8 dB pro výhybky s R ≤ 300 m
	0 dB ostatní
Tramvaj	5 dB pro zatáčky a výhybky s R ≤ 200 m
	0 dB ostatní

kde l_{track} je délka koleje v zatáčce a R je poloměr zatáčky.

Použitelnost spektra akustického výkonu nebo nadměrných hodnot lze běžně ověřit na místě, zejména v případě tramvají a míst, kde jsou zatáčky a výhybky ošetřeny proti skřípění.

▼M2

Hluk trakce

Obecně je sice hluk trakce specifický pro každou z charakteristických provozních podmínek, jakými je konstantní rychlost, zpomalení, zrychlení a stání, při modelování se nicméně berou v úvahu pouze dvě tyto podmínky, a sice konstantní rychlost (která platí i při zpomalování či zrychlování vlaku) a stání. Síla modelovaného zdroje odpovídá pouze maximálním zátěžovým podmínkám, což vede k hodnotám $L_{W,0,const,i} = L_{W,0,idling,i}$. Také $L_{W,0,idling,i}$ odpovídá hlukovému podílu všech fyzických zdrojů daného vozidla, které lze lokalizovat do určité výšky v souladu s popisem uvedeným v bodě 2.3.1.

$L_{W,0,idling,i}$ se vyjádří jako statický zdroj hluku v klidové poloze pro dobu trvání této klidové polohy, který se při modelování použije jako stálý bodový zdroj v souladu s popisem uvedeným v následující kapitole o hluku z průmyslové činnosti. V úvahu se bere pouze tehdy, když vlaky stojí více než 0,5 hodiny.

Tyto hodnoty lze získat jednak na základě měření všech zdrojů při jednotlivých provozních podmínkách, nebo je možné dílčí zdroje charakterizovat individuálně, přičemž se určí závislost jejich parametrů a poměrná síla. Docílit toho lze prostřednictvím měření na stacionárním voze za různých převodových rychlostí trakčního zařízení podle normy ISO 3095:2005. V příslušných případech je nutno charakterizovat více zdrojů hluku trakce, které nemusí být všechny závislé na rychlosti vlaku:

— hluk hnacího stroje, například dieselového motoru (včetně sání, výfuku a bloku motoru), převodovky, generátorů elektřiny, kde záleží hlavně na počtu otáček za minutu (ot/min), a elektrických zdrojů, jako jsou konvertory, které mohou většinou záviset na zatížení,

— hluk z větráků a chladicích systémů, závislý na rychlosti otáčení větráku (ot/min); v některých případech mohou být větráky zabudovány přímo do hnacího ústrojí,

— kolísavé zdroje, jako jsou kompresory, ventily a další součásti, které mají charakteristickou provozní dobu, čemuž odpovídá korekce služebního cyklu zohledňovaná v emisích hluku.

Vzhledem k tomu, že tyto zdroje se za různých provozních podmínek chovají různě, je v souladu s tím nutné specifikovat i hluk trakce. Síla zdroje se zjistí na základě měření, které se provádí za kontrolovaných podmínek. Obecně platí, že lokomotivy budou vykazovat větší proměnlivost zatížení, protože počet vozů, které táhnou, a tím i výdaje energie, budou velmi různé, zatímco stálé vlakové soupravy, jako jsou elektrické jednotky (EMU), motorové jednotky (DMU) a vysokorychlostní vlaky, mají zatížení lépe definované.

Neexistuje žádná předem stanovená vazba mezi zdrojem akustického výkonu a výškovým umístěním zdroje. Stanovení této vazby závisí na konkrétním posuzovaném hluku a vozidle. Modeluje se jako zdroj A (h = 1) nebo jako zdroj B (h = 2).

Aerodynamický hluk

Aerodynamický hluk je významný pouze při vysokých rychlostech nad 200 km/h, a mělo by proto být nejprve ověřeno, zda je pro účely aplikace skutečně nezbytný. Je-li známa drsnost hluku valení a přenosové funkce, je možné provést extrapolaci na vyšší rychlosti, přičemž lze provést srovnání s již existujícími údaji o vysokých rychlostech a zjistit, zda se hluková hladina vlivem aerodynamického hluku zvýší. Jezdí-li vlaky v rámci určité sítě rychlostí vyšší než 200 km/h, ale s omezením do 250 km/h, může se v některých případech stát, že aerodynamický hluk nebude nutné zohledňovat. Záleží přitom na konstrukci vozidla.

▼M2

Hlukový podíl aerodynamického hluku se udává jako funkce rychlosti:

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

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

kde

v_0 je rychlost, při níž aerodynamický hluk převažuje a jejíž hodnota je pevně stanovená na 300 km/h,

$L_{W,0,1,i}$ je referenční akustický výkon určený ze dvou nebo více bodů měření, který se stanoví pro zdroje umístěné ve známé zdrojové výšce, například první podvozek,

$L_{W,0,2,i}$ je referenční akustický výkon určený ze dvou nebo více bodů měření, který se stanoví pro zdroje umístěné ve známé zdrojové výšce, například výšky výklenku sběrače,

$\alpha_{1,i}$ je koeficient určený ze dvou nebo více bodů měření, který se stanoví pro zdroje umístěné ve známé zdrojové výšce, například první podvozek,

$\alpha_{2,i}$ je koeficient určený ze dvou nebo více bodů měření, který se stanoví pro zdroje umístěné ve známé zdrojové výšce, například výšky výklenku sběrače,.

Směrovost zdroje

Vodorovná směrovost $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ vyjádřená v dB se udává ve vodorovné rovině, přičemž lze vycházet ze základního předpokladu, že je to dipól pro účinky valení, rázů (spoje kolejnic atd.), skřípění, brzdění, větrání a aerodynamické účinky stanovený pro každé *i*-té kmitočtové pásmo pomocí tohoto vzorce:

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

▼M6

Hluk mostu je modelován u zdroje A (h = 1), u kterého se předpokládá všesměrovost.

S*vislá směrovost* $\Delta L_{W,dir,ver,i}$ vyjádřená v dB se udává ve svislé rovině pro zdroj A (h = 1) jako funkce kmitočtu středního pásma $f_{c,i}$ každého *i*-tého kmitočtového pásma a:

pro $0 < \psi < \pi/2$ je

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

pro $-\pi/2 < \psi <= 0$ je

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

▼M2

Pro aerodynamický účinek zdroje B (h = 2):

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

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

Při stanovení směrovosti $\Delta L_{dir,ver,i}$ zdroje B (h = 2) se jiné účinky nezohledňují, protože u zdrojů, které se nacházejí v tomto umístění, se předpokládá všesměrovost.

▼M2

2.3.3. *Další účinky*

▼M6

Korekce vyzařování hluku konstrukcemi (mosty a viadukty)

V případě, kdy daný úsek koleje leží na mostě, je nutno zohlednit další hluk způsobovaný chvěním mostu v důsledku přítomnosti vlaku. Hluk mostu je modelován jako další zdroj, u něhož je akustický výkon jednotlivých vozidel vyjádřen jako

$$L_{W,0\ ,bridge,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,bridge,i} + 10\ \mathrm{x}\ \lg(N_a)\ \mathrm{dB} \qquad (2.3.18)$$

kde $L_{H,\mathrm{bridge}\ ,i}$ je přenosová funkce mostu. Hluk mostu $L_{W,0,\mathrm{bridge}\ ,i}$ představuje pouze zvuk vyzařovaný mostní konstrukcí. Hluk valení z vozidla na mostu se vypočítá pomocí vzorců (2.3.8) až (2.3.10) tak, že se vybere přenosová funkce koleje odpovídající kolejovému systému přítomnému na mostě. Bariéry na okraji mostu nejsou obecně zohledňovány.

▼M2

Korekce zohledňující jiné zdroje hluku z železniční dopravy

S železniční dopravou může být spojen hluk pocházející i z různých jiných zdrojů, které se na železnici nacházejí, jako jsou depa, nakládací a vykládací prostory, zvony, stanice, nádražní rozhlas apod. Tyto zdroje je třeba chápat jako zdroje průmyslového hluku (nepohyblivé zdroje hluku), které se v příslušných případech modelují v souladu s postupem uvedeným v následující kapitole o hluku z průmyslové činnosti.

2.4. **Hluk z průmyslové činnosti**

2.4.1. *Popis zdroje*

Klasifikace typů zdrojů (bodové, liniové, plošné)

Průmyslové zdroje mohou mít velmi různé rozměry. Může se jednat o rozsáhlé továrny i o malé koncentrované zdroje, jako jsou drobné nástroje nebo tovární stroje v provozním stavu. Pro konkrétní zdroj, který je předmětem hodnocení, je proto nutné použít vhodnou techniku modelování. V závislosti na rozměrech a způsobu, jakým více jednotlivých zdrojů patřících k témuž průmyslovému areálu přesahuje jeho plochu, lze tyto zdroje modelovat jako zdroje bodové, zdroje liniové nebo zdroje plošné. V praxi jsou východiskem výpočtů účinku hluku vždy zdroje bodové, několik bodových zdrojů lze nicméně použít tak, aby představovaly reálný komplexní zdroj, který se vesměs táhne podél určité linie nebo zaujímá určitou plochu.

Počet a umístění ekvivalentních zvukových zdrojů

Reálné zvukové zdroje se modelují prostřednictví ekvivalentních zvukových zdrojů reprezentovaných jedním nebo více bodovými zdroji, tak aby celkový akustický výkon reálného zvukového zdroje odpovídal úhrnu dílčích akustických výkonů náležejících jednotlivým bodovým zdrojům.

Při stanovení počtu použitých bodových zdrojů se uplatní tato obecná pravidla:

— Liniové nebo plošné zdroje, jejichž největší rozměr je menší než 1/2 vzdálenosti mezi zdrojem a bodem příjmu, mohou být modelovány jako samostatné bodové zdroje.

▼M2

— Zdroje, jejichž největší rozměr je větší než 1/2 vzdálenosti mezi zdrojem a bodem příjmu, by měly být modelovány jako soubor nekoherentních lineárně seřazených bodových zdrojů nebo jako soubor nekoherentních bodových zdrojů na určité ploše, tak aby pro každý z těchto zdrojů byla splněna zmíněná podmínka poloviční vzdálenosti. Rozložení bodových zdrojů na určité ploše může zahrnovat i vertikální rozložení těchto zdrojů.

— V případě zdrojů, jejichž největší výškové rozměry jsou větší než 2 m nebo jsou u země, by měla být věnována zvláštní pozornost výšce zdroje. Zdvojnásobení počtu zdrojů a jejich pouhé přemístění na ose z nemusí u takového zdroje ještě vést k výrazně lepšímu výsledku.

— Zdvojnásobení počtu zdrojů v rámci zdrojové plochy (ve všech rozměrech) nemusí u žádného zdroje vést k výrazně lepšímu výsledku.

Vzhledem k vysokému počtu konfigurací, které mohou v rámci určitého průmyslového areálu nastat, nemůže být poloha ekvivalentních zdrojů zvuku neměnná. Za normálních okolností se použijí osvědčené postupy.

Emise akustického výkonu

Obecně

Úplný soubor vstupních údajů potřebných k výpočtům šíření zvuku za pomoci metod mapování hluku obsahuje tyto informace:

— emitované spektrum hladiny akustického výkonu v oktávových pásmech,

— provozní dobu (den, večer, noc na základě ročního průměru),

— umístění (souřadnice x, y) a výška (z) zdroje hluku,

— typ zdroje (bodový, liniový, plošný),

— rozměry a orientaci,

— provozní podmínky zdroje,

— směrovost zdroje.

Akustický výkon bodového, liniového a plošného zdroje musí být definován následujícím způsobem:

— v případě bodového zdroje akustický výkon L_W a směrovost jako funkce tří ortogonálních souřadnic (x, y, z),

— Mohou být definovány dva typy liniových zdrojů:

— liniové zdroje představující dopravníkové pásy, potrubí atd., akustický výkon na metr délky $L_{W'}$ a směrovost jako funkce dvou ortogonálních souřadnic ve vztahu k ose liniového zdroje,

▼M6

— liniové zdroje představující pohybující se vozidla se vypočítají pomocí vzorce 2.2.1,

▼M2

— u plošného zdroje akustický výkon na čtverečný metr $L_{W/m2}$, který nemá žádnou směrovost (může být horizontální nebo vertikální).

▼M2

Provozní doba představuje podstatný vstup pro výpočet hladin hluku. Provozní doba se udává pro den, večer a noc, a dochází-li k šíření za využití různých meteorologických tříd definovaných během každého denního, nočního i večerního období, provede se jemnější členění provozní doby na dílčí fáze odpovídající členění meteorologických tříd. Tyto informace vycházejí z ročního průměru.

Korekce zohledňující provozní dobu C_W, která se připočítá k akustickému výkonu zdroje, aby bylo možné definovat opravený akustický výkon, který se použije pro výpočty vztahující se na jednotlivá časová období, se vyjádří v dB a vypočítá následujícím způsobem:

$$C_W = 10 \times \lg\left(\frac{T}{T_{ref}}\right) \qquad \text{►M6 (2.4.1) ◄}$$

kde

T je v hodinách uváděná doba aktivity zdroje za určité období na základě průměrné roční situace;

T_{ref} je referenční doba uvedená v hodinách (např. den je 12 hodin, večer 4 hodiny, noc 8 hodin).

V případě dominantnějších zdrojů se korekce zohledňující provozní dobu na základě ročního průměru odhadne v minimálním rozmezí 0,5 dB, tak aby bylo dosaženo přijatelné přesnosti (je ekvivalentní méně než 10 % nejistotě v definici doby aktivity zdroje).

Směrovost zdroje

Směrovost zdroje úzce souvisí s polohou ekvivalentního zdroje zvuku v blízkosti okolních povrchů. Metoda výpočtu šíření hluku zohledňuje odraz zvuku od okolního povrchu i jeho schopnost zvuk pohlcovat, a je proto nezbytné, aby umístění okolních povrchů bylo pečlivě zohledněno. Obecně bude vždy nutné rozlišovat tyto dva případy:

— akustický výkon zdroje a směrovost jsou určeny a dány ve vztahu k určitému reálnému zdroji, který se nachází ve volném poli (vyjma účinků terénu). To je ve shodě s definicemi, které se týkají šíření hluku, za předpokladu, že v okolí se ve vzdálenosti do 0,01 m od zdroje nenachází žádný okolní povrch a že povrchy vzdálené 0,01 m nebo více jsou zahrnuty do výpočtu šíření,

— akustický výkon zdroje a směrovost jsou určeny a dány ve vztahu k určitému reálnému zdroji, který se nachází na specifickém místě, což znamená, že akustický výkon a směrovost zdroje jsou ve skutečnosti „ekvivalentní“, protože zahrnují modelování účinku okolních povrchů. To je ve smyslu definicí týkajících se šíření hluku definováno ve „volném poli nad odrazivou rovinou“. V tomto případě se model okolních povrchů z výpočtu šíření hluku vyloučí.

Směrovost se ve výpočtu vyjádří jako faktor $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z), který se připočítá k akustickému výkonu. Tímto způsobem se zjistí správný akustický výkon směrového referenčního zdroje zvuku z hlediska šíření zvuku v daném směru. Tento faktor lze udat jako funkci směrového vektoru definovaného souřadnicemi (x, y, z) pomocí $\sqrt{x^2 + y^2 + z^2} = 1$. Tato směrovost může být vyjádřena také pomocí jiných souřadnicových soustav, jako jsou například úhlové souřadnicové soustavy.

▼M2

2.5. **Výpočet šíření hluku ze silničních, železničních a průmyslových zdrojů**

2.5.1. *Rozsah a použitelnost metody*

V tomto dokumentu je specifikována metoda výpočtu slábnutí hluku v průběhu jeho šíření venkovním prostředím. Tato metoda díky znalosti vlastností zdroje umožňuje předpovídat ekvivalentní kontinuální hladinu akustického tlaku v bodě příjmu odpovídající dvěma zvláštním typům atmosférických podmínek:

— podmínky šíření zvuku lomeného směrem dolů (kladný vertikální gradient skutečné rychlosti zvuku) ze zdroje k bodu příjmu,

— homogenní atmosférické podmínky (nulový vertikální gradient skutečné rychlosti zvuku) v celé oblasti šíření.

Metoda výpočtu, která je popsána v tomto dokumentu, se vztahuje na průmyslové infrastruktury a infrastruktury pozemní dopravy. Platí proto zejména pro silniční a železniční infrastruktury. Letecká doprava je do působnosti této metody zahrnuta pouze jako zdroj hluku vznikajícího během pozemních činností; vyloučeny jsou z ní naopak vzlety a přistání.

Průmyslové infrastruktury, které emitují impulzní či silné zvuky s tónovými složkami ve smyslu normy ISO 1996-2:2007, do působnosti této metody nespadají.

Metoda výpočtu neumožňuje stanovit výsledky v případě šíření hluku s horním zlomem (záporný vertikální gradient skutečné rychlosti zvuku), ale tyto podmínky jsou aproximovány homogenními podmínkami při výpočtu L_{den}.

Pro účely výpočtu útlumu hluku v důsledku pohlcování zvuku ve vzduchu se v případě dopravní infrastruktury teplota a vlhkost vypočítá podle normy ISO 9613-1:1996.

Výsledky jsou v rámci této metody udávány v oktávových pásmech, v rozmezí od 63 Hz do 8 000 Hz. Výpočty se provádějí zvlášť pro každý střední kmitočet.

▼M6

Objekty se sklonem více než 15° ke svislé ose nejsou zohledněny jako předměty odrážející zvuk, ale je k nim přihlédnuto ve všech ostatních aspektech šíření, například s ohledem na účinek povrchu země a ohyb zvuku.

▼M2

Jednoduchá clona se počítá na základě výpočtu jednoduchého ohybu zvuku a dvě a více clon na jedné dráze se chápe jako řada jednoduchých ohybů zvuku, na něž se uplatní níže popsaný postup.

2.5.2. *Použité definice*

Veškeré vzdálenosti, výšky, rozměry a nadmořské výšky používané v tomto dokumentu se uvádějí v metrech (m).

Značka *MN* označuje vzdálenost mezi bodem *M* a *N* ve třech rozměrech (3D), měřená na přímce, která tyto body spojuje.

Značka $\hat{MN}$ označuje délku křivky mezi bodem *M* a *N* za předpokladu příznivých podmínek.

Reálné výšky mohou být podle vlastního uvážení svisle měřeny ve směru kolmém k vodorovné rovině. Výšky bodů nad místní úrovní základny se označují jako h, absolutní výšky bodů a absolutní výška základny se označují písmenem H.

Kvůli zohlednění skutečného reliéfu terénu trasy šíření hluku se zavádí pojem „ekvivalentní výška“, která se označuje písmenem z. V rovnicích, které se týkají účinku povrchu země, nahrazuje reálné výšky.

▼M2

Hladiny zvuků, označované velkým písmenem *L*, se vyjadřují v decibelech (dB) na kmitočtové pásmo, je-li vynechán index A. Hladiny zvuků uváděné v decibelech dB(A) mají index A.

Součet jednotlivých hladin zvuků, který je dán vzájemnou nekoherentností zdrojů, se označuje značkou ⊕ v souladu s touto definicí:

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

2.5.3. *Geometrické úvahy*

Segmentace zdroje

Reálné zdroje jsou popsány jako soubor bodových zdrojů nebo – v případě železniční dopravy a silniční dopravy – jako soubor nekoherentních liniových zdrojů. Metoda šíření hluku vychází z předpokladu, že liniové nebo plošné zdroje jsou rozděleny a reprezentovány řadou ekvivalentních bodových zdrojů. K tomu může dojít v rámci předběžného zpracování výchozích údajů nebo je to možné provést za pomoci trasovací součásti výpočetní aplikace. Způsob, jakým toho bylo docíleno, není předmětem této metodiky.

Dráhy šíření

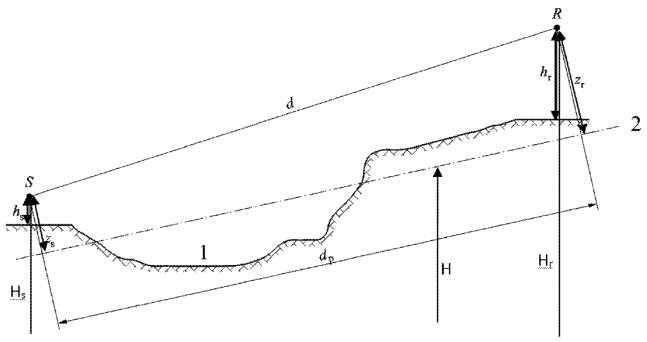
Tato metoda se opírá o geometrický model tvořený určitým souborem spojených povrchů terénu a překážek. Dráha svislého šíření je promítnuta na jednu nebo více svislých rovin ve vztahu k horizontální rovině. V případě trajektorií zahrnujících odrazy na svislých površích, které nejsou v pravém úhlu k rovině dopadu, se následně použije další svislá rovina, jež zahrnuje odraženou část dráhy šíření. V těchto případech, kdy je k popisu celé trajektorie od zdroje k bodu příjmu použito více svislých rovin, se svislé roviny poté redukují na plochu, podobně jako při rozvíjení čínského paravánu.

Výšky výrazně přečnívající nad úroveň terénu

Ekvivalentní výšky se počítají od střední oblasti mezi zdrojem a bodem příjmu. Skutečný terén je tak nahrazen pomyslnou rovinou, která představuje střední profil terénu.

Obrázek 2.5.a

Ekvivalentní výšky ve vztahu k terénu



1: Skutečný reliéf

2: Střední rovina

▼M2

Ekvivalentní výška bodu je jeho pravoúhlá výška vůči střední oblasti. Lze tudíž definovat ekvivalentní výšku zdroje z_s a ekvivalentní výšku bodu příjmu z_r. Vzdálenost mezi zdrojem a bodem příjmu promítnutá na střední oblasti se označuje jako d_p.

Má-li ekvivalentní výška určitého bodu zápornou hodnotu, tzn. že tento bod se nachází pod střední oblastí, zůstává jeho výška nulová a ekvivalentní bod je pak totožný se svým možným obrazem.

Výpočet střední roviny

Topografii v rovině dráhy (včetně terénu, náspů, hrází a jiných umělých překážek, budov …) lze popsat jako uspořádanou soustavu oddělených bodů (x_k, H_k); $k \in \{1,\ldots,n\}$. Tato soustava bodů vymezuje složenou linii či jinak řečeno řadu přímých úseků $H_k = a_k x + b_k$, $x \in [x_k, x_{k+1}]$; $k \in \{1,\ldots n\}$, kde:

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

Střední rovina je reprezentována přímkou $Z = ax+b$; $x \in [x_1, x_n]$, která je přizpůsobena složené linii za použití aproximace k nejmenšímu čtverci. Rovnici střední linie lze vyvodit analyticky,

kdy použijeme:

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

Koeficienty přímky se vypočítají takto:

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

přičemž na úseky $x_{k+1} = x_k$ se při evaluaci rovnice 2.5.3 nebere zřetel.

Odrazy od vnějších stěn budov a dalších vertikálních překážek

Hlukové podíly odrazů se zohledňují zavedením zrcadlových zdrojů, které jsou popsány níže.

2.5.4. *Model šíření zvuku*

Pro bod příjmu *R* má postup výpočtů následující kroky:

1) na každé dráze šíření:

   — výpočet útlumu za příznivých podmínek,

   — výpočet útlumu za homogenních podmínek,

   — výpočet dlouhodobé hladiny akustického tlaku pro jednotlivé dráhy;

▼M2

2) akumulace dlouhodobých hladin akustického tlaku na všech drahách ovlivňujících určitý bod příjmu a tedy umožňující vypočítat v bodě příjmu celkovou hladinu akustického tlaku.

Je třeba poznamenat, že meteorologické podmínky mají vliv pouze na útlumy dané účinkem povrchu země (A_{ground}) a ohybem zvuku (A_{dif}).

2.5.5. *Postup výpočtu*

Pro bodový zdroj S akustického výkonu směrového zdroje zvuku $L_{w,0,dir}$ a pro dané kmitočtové pásmo se ekvivalentní hladina kontinuálního akustického tlaku v bodě příjmu R za daných atmosférických podmínek vypočítá za pomoci níže uvedených rovnic.

Hladina zvuku za příznivých podmínek (LF) na určité dráze (S,R)

$$L_F = L_{W,0,dir} - A_F \tag{2.5.5}$$

Termín A_F představuje celkový útlum zvuku na dráze jeho šíření za příznivých podmínek a má tyto složky:

▼M6

$$A_F = A_{div} + A_{atm} + A_{boundary,F} \tag{2.5.6}$$

▼M2

kde

A_{div} je útlum zvuku způsobený sférickou divergencí;

A_{atm} je útlum zvuku způsobený pohlcováním zvuku ve vzduchu;

$A_{boundary,F}$ je útlum zvuku daný hranicí media šíření za příznivých podmínek. Může obsahovat tyto složky:

$A_{ground,F}$, což je útlum zvuku daný terénem za příznivých podmínek;

$A_{dif,F}$, což je útlum zvuku daný jeho ohybem za příznivých podmínek.

Pro danou dráhu a pro dané kmitočtové pásmo připadají v úvahu dva možné scénáře:

— buď se hodnota $A_{ground,F}$ vypočítá bez ohybu zvuku ($A_{dif,F}$ = 0 dB) a $A_{boundary,F} = A_{ground,F}$;

— anebo se vypočítá $A_{dif,F}$. Účinek povrchu země je zohledněn již přímo v rovnici $A_{dif,F}$ ($A_{ground,F}$ = 0 dB). Ve výsledku pak platí, že $A_{boundary,F} = A_{dif,F}$.

Hladina akustického tlaku za homogenních podmínek (L_H) na určité dráze (S,R)

Postup se zcela shoduje s případem příznivých podmínek, který je popsán v předchozím oddíle.

$$L_H = L_{W,0,dir} - A_H \tag{2.5.7}$$

Termín A_H představuje celkový útlum zvuku na dráze jeho šíření za homogenních podmínek a má tyto složky:

$$A_H = A_{div} + A_{atm} + A_{boundary,H} \tag{2.5.8}$$

▼M2

kde

A_{div} je útlum zvuku způsobený sférickou divergencí;

A_{atm} je útlum zvuku způsobený pohlcováním zvuku ve vzduchu;

$A_{boundary,H}$ je útlum zvuku daný hranicí media šíření za homogenních podmínek. Může obsahovat tyto složky:

$A_{ground,H}$, což je útlum zvuku daný terénem za homogenních podmínek;

$A_{dif,H}$, což je útlum zvuku daný jeho ohybem za homogenních podmínek.

Pro danou dráhu a pro dané kmitočtové pásmo připadají v úvahu dva možné scénáře:

— buď se hodnota $A_{ground,H}$ ($A_{dif,H}$ = 0 dB) vypočítá bez ohybu zvuku a $A_{boundary,H} = A_{ground,H}$;

— anebo se vypočítá $A_{dif,H}$ ($A_{ground,H}$ = 0 dB). Účinek povrchu země je zohledněn již přímo v rovnici $A_{dif,H}$. Ve výsledku pak platí, že $A_{boundary,H} = A_{dif,H}$.

Statistický přístup uplatňovaný uvnitř městských oblastí pro dráhu (S,R)

Uvnitř městských oblastí je povoleno uplatňovat při výpočtu šíření zvuku za první řadu budov také statistický přístup. Uplatněná statistická metoda musí být ovšem řádně zdokumentována a musí být k dispozici příslušné informace o kvalitě této metody. Aproximací celkového útlumu zvuku na přímé dráze a všech odrazů může tato metoda nahradit výpočet hodnot $A_{boundary,H}$ a $A_{boundary,F}$. Výpočet bude vycházet z průměrné hustoty zástavby a průměrné výšky všech budov v dané oblasti.

Dlouhodobá hladina zvuku pro dráhu (S,R)

„Dlouhodobá“ hladina zvuku šířícího se po určité dráze začínající v daném bodovém zdroji se zjistí jako logaritmický součet vážené akustické energie za homogenních podmínek a akustické energie za příznivých podmínek.

Tyto hladiny zvuku jsou váženy středním výskytem p příznivých podmínek ve směru dráhy (S,R):

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

Upozornění: Hodnoty výskytu parametru p se vyjadřují v procentech. Pokud je tedy hodnota výskytu 82 %, bude v rovnici (2.5.9) proměnná p = 0,82.

Dlouhodobá hladina akustického tlaku v bodě R pro všechny dráhy

Celková dlouhodobá hladina akustického tlaku v bodě příjmu pro určité kmitočtové pásmo se vypočítá energetickým součtem podílů zvuku všech typů přicházejícího po všech drahách N:

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

kde

n je index drah mezi S a R.

▼M2

Postup zohledňování odrazů zvuku prostřednictvím zrcadlových zdrojů je popsán níže. Procento výskytů příznivých podmínek v případě dráhy odražené od vertikální překážky se považuje za shodné s výskytem na přímé dráze.

Je-li S' zrcadlovým zdrojem S, pak platí, že výskyt p' na dráze (S',R) je roven výskytu p na dráze (S_i,R).

Dlouhodobá hladina zvuku v bodě R v decibelech A (dBA)

Celková hladina zvuku v decibelech A (dBA) se vypočítá jako součet hladin ve všech jednotlivých kmitočtových pásmech:

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

▼M6

kde i je index kmitočtového pásma. AWC je korekce vážení filtrem A podle této tabulky:

Frekvence v Hz	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
$AWC_{f,i}$ [dB]	– 26,2	– 16,1	– 8,6	– 3,2	0	1,2	1,0	– 1,1

▼M2

Tato hladina $L_{Aeq,LT}$ představuje konečný výsledek, tj. dlouhodobou hladinu akustického tlaku A v bodě příjmu za určitý referenční časový interval (např. den, večer nebo noc či určitý kratší časový úsek dne, večera nebo noci).

2.5.6. *Výpočet šíření hluku ze silničních, železničních a průmyslových zdrojů*

Sférická divergence

Útlum zvuku způsobený sférickou divergencí A_{div} odpovídá snížení hladiny akustického tlaku vlivem vzdálenosti jeho šíření. Pro bodový zdroj zvuku ve volném poli je útlum zvuku vyjádřený v dB určen tímto vztahem:

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

kde d je přímá trojrozměrná šikmá vzdálenost mezi zdrojem a bodem příjmu.

Pohlcování zvuku ve vzduchu

Útlum zvuku způsobený pohlcováním zvuku ve vzduchu A_{atm} během jeho šíření do určité vzdálenosti d a vyjádřený v dB je dán touto rovnicí:

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

kde

d je přímá trojrozměrná šikmá vzdálenost mezi zdrojem a bodem příjmu udávaná v m;

α_{atm} je koeficient atmosférického útlumu vyjádřený v dB/km při jmenovitém středním kmitočtu pro všechna jednotlivá kmitočtová pásma v souladu s normou ISO 9613-1.

Hodnoty koeficientu α_{atm} se udávají pro teplotu 15 °C, 70 % relativní vlhkost a atmosférický tlak 101 325 Pa. Při jejich výpočtu se použijí přesné středové kmitočty daného kmitočtového pásma. Tyto hodnoty jsou v souladu s normou ISO 9613-1. Jsou-li dostupné meteorologické údaje, použije se dlouhodobý meteorologický průměr.

▼M2

Účinek povrchu země

Útlum zvuku způsobený účinkem povrchu země je hlavně důsledkem interferencí mezi odraženým zvukem a zvukem, který se šíří k bodu příjmu přímo ze zdroje. Fyzikálně souvisí se zvukovou pohltivostí terénu, nad jehož povrchem se zvuková vlna šíří. Zároveň je však také do značné míry závislý na atmosférických podmínkách v době šíření zvuku, protože s ohybem paprsků se mění výška dráhy nad povrchem a spolu s tím i význam účinku povrchu země a terénu v blízkosti zdroje.

V případě, že na šíření zvuku mezi zdrojem a bodem příjmu má vliv jakákoli překážka nacházející se v rovině šíření, účinek povrchu země se vypočítá zvlášť pro stranu zdroje a stranu bodu příjmu. V takovém případě označují z_s a z_r ekvivalentní polohu zdroje a/nebo bodu příjmu, jak je uvedeno níže, kde je vyložen postup výpočtu ohybu zvuku A_{dif}.

Akustické vlastnosti terénu

Schopnost terénu pohlcovat zvuk souvisí hlavně s jeho pórovitostí. Nepropustné podloží je obecně reflexivní, pórovité je absorpční.

Co se týče požadavků na provozní výpočty, zvuková pohltivost terénu je reprezentována bezrozměrným koeficientem *G*, který nabývá hodnot mezi 0 a 1. Koeficient *G* je nezávislý na kmitočtu. V tabulce 2.5 jsou uvedeny hodnoty koeficientu *G* pro různé typy venkovního terénu. Obecně platí, že průměr koeficientu *G* nad určitou dráhou nabývá hodnot mezi 0 a 1.

Tabulka 2.5.a

Hodnoty koeficientu G pro různé typy terénu

Popis	Typ	(kPa·s/m^2)	Hodnota *G*
Velmi měkký (sníh nebo mechovitá půda)	A	12,5	1
Měkká lesní půda (nízký hustý vřesovitý porost nebo hustý mech)	B	31,5	1
Nekompaktní, prostupný podklad (drny, trávník, nesoudržná půda)	C	80	1
Normální nekompaktní půda (lesní půdy, pastviny)	D	200	1
Ztvrdlá půda a štěrko-písek (pěstěné trávníky, parky)	E	500	0,7
Ztvrdlá zhuštěná půda (štěrková cesta, parkoviště)	F	2 000	0,3
Tvrdé povrchy (nejobvyklejší asfalt, beton)	G	20 000	0

▼M2

Popis	Typ	(kPa·s/m^2)	Hodnota G
Velmi tvrdé zhuštěné povrchy (hustý asfalt, beton, voda)	H	200 000	0

G_{path} je definován jako podíl absorbujícího podloží po celé dotčené dráze.

Jsou-li zdroj a bod příjmu blízko sebe, takže $d_p \leq 30(z_s + z_r)$, je rozdíl mezi typem podloží, které se nachází v blízkosti zdroje, a typem podloží, které se nachází v blízkosti bodu příjmu, zanedbatelný. ►C1 S ohledem na tuto okolnost se pak následujícím způsobem provede závěrečná korekce indexu povrchu země G_{path}:

$$G'_{path} = \begin{cases} G_{path}\dfrac{d_p}{30(z_s+z_r)} + G_s\left(1 - \dfrac{d_p}{30(z_s+z_r)}\right) & jestliže\ d^p \leq 30(z^s + z^r) \\ G_{path} & jinak \end{cases} \quad (2.5.14)$$

kde G_s je indexem povrchu země v oblasti zdroje. Pro vozovková podloží ([1]) a koleje s pevnou jízdní dráhou $G_s = 0$. Pro železniční koleje uložené do štěrkového podloží $G_s = 1$. V případě průmyslových zdrojů a továren neexistuje žádná obecně platná odpověď.

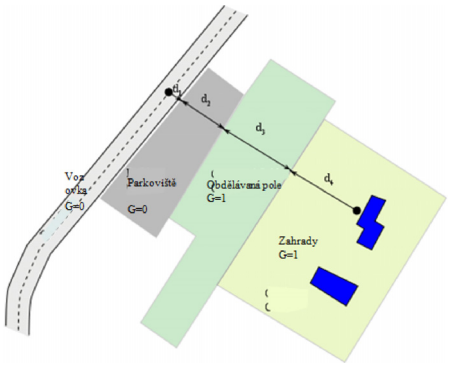
G může souviset s měrným odporem proti proudění vzduchu.

Obrázek 2.5.b

▼C1

Stanovení koeficientu terénu G_{path} na dráze šíření zvuku

▼M2



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

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

▼M6

Vzdálenosti d_n jsou určeny 2D projekcí na horizontální rovinu.

▼M2

V následujících dvou pododdílech, v nichž jsou vyloženy výpočty pro homogenní a příznivé podmínky, se zavádějí obecná označení G_w a G_m pro zvukovou pohltivost terénu. Tabulka 2.5.b znázorňuje vztah mezi těmito označeními a proměnnými G_{path} a G'_{path}.

([1]) V emisním modelu jsou zohledněny absorpční vlastnosti porézních povrchů vozovek.

▼M2

Tabulka 2.5.b

Vztah mezi G_w a G_m a proměnnými (G_{path}, G'_{path})

	Homogenní podmínky			Příznivé podmínky		
	A_{ground}	$\Delta_{ground(S,O)}$	$\Delta_{ground(O,R)}$	A_{ground}	$\Delta_{ground(S,O)}$	$\Delta_{ground(O,R)}$
$\overline{G_w}$	G'_{path}		G_{path}			
$\overline{G_m}$	G'_{path}		G_{path}	G'_{path}		G_{path}

Výpočty pro homogenní podmínky

Útlum zvuku způsobený účinkem povrchu země za homogenních podmínek se vypočítá podle následujících rovnic:

jestliže $G_{path} \neq 0$

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

kde

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

f_m je jmenovitá střední kmitočet posuzovaného kmitočtového pásma v Hz, c je rychlost zvuku ve vzduchu, považovaná za rovnu 340 m/s, a C_f je definován jako:

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

kde hodnoty w jsou určeny touto rovnicí:

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

$\overline{G_w}$ může být rovno G_{path} nebo G'_{path}, přičemž závisí na tom, zda se při výpočtu účinku povrchu země zohlední nebo nezohlední ohyb zvuku, a odpovídá charakteru podloží, na němž se nachází zdroj (reálný zdroj nebo lomený). Bližší specifikace je uvedena v následujících pododdílech, souhrn pak v tabulce 2.5.b.

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

je spodní hranice $A_{ground,H}$.

Pro dráhu (S_i,R) v homogenních podmínkách bez ohybu zvuku:

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

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

Pokud jde o zohlednění ohybu zvuku, odkazujeme na oddíl o ohybu zvuku, kde jsou uvedeny definice G_w a G_m.

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

Výraz $-3(1 - G_m)$ zohledňuje skutečnost, že při velké vzdálenosti mezi zdrojem a bodem příjmu se první strana odrazového zdroje nenachází již na plošině, nýbrž v přírodním terénu.

▼M2

Výpočet pro příznivé podmínky

Účinek povrchu země za příznivých podmínek se počítá za pomoci rovnice pro $A_{ground,H}$, v níž se provedou následující úpravy:

jestliže $G_{path} \neq 0$

a) ►M6 V rovnici 2.5.15 ($A_{ground,H}$) se výšky z_s a z_r nahrazují $z_s + \delta z_s + \delta z_T$ a $z_r + \delta z_r + \delta z_T$, kde ◄

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

$a_o = 2 \times 10^{-4}\ m^{-1}$ je převrácená hodnota poloměru křivky

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

b) ►C1 ►M6 Spodní hranice $A_{ground,F}$ (vypočítaná s neupravenými výškami) závisí na geometrii dráhy: ◄

$$A_{ground,F,\min} = \begin{cases} -3\left(1 - \overline{G_m}\right) & jestliže\ d_p \leq 30\left(z_s + z_r\right) \\ -3\left(1 - \overline{G_m}\right) \cdot \left(1 + 2\left(1 - 30\left(z_s + z_r\right) \Big/ d_p\right)\right) & jinak \end{cases} \quad \blacktriangleleft \qquad (2.5.20)$$

jestliže $G_{path} = 0$

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

Výškové korekce δz_s a δz_r zohledňují účinek ohýbání zvukového paprsku. δz_T odráží účinek turbulence.

$\overline{G_m}$ může být také rovno G_{path} nebo G'_{path}, přičemž závisí na tom, zda se při výpočtu účinku povrchu země zohlední nebo nezohlední ohyb zvuku, a odpovídá charakteru podloží, na němž se nachází zdroj (reálný zdroj nebo lomený). Bližší specifikace je uvedena v následujících pododdílech.

Pro dráhu (S_i,R) v příznivých podmínkách bez ohybu zvuku:

$\overline{G_m} = G_{path}$ v rovnici *(2.5.17)*;

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

Pokud jde o zohlednění ohybu zvuku, odkazujeme na další oddíl, kde jsou uvedeny definice G_w a $\overline{G_m}$.

Ohyb zvuku

Ohyb zvuku se zpravidla zkoumá na horní ploše všech překážek nacházejících se na dráze šíření zvuku. Vede-li tato dráha „dostatečně vysoko“ nad ohybovou hranou, lze pracovat s nulovou hodnotou proměnné A_{dif} ($A_{dif} = 0$) a vypočítat přímý pohled, zejména prostřednictvím evaluace proměnné A_{ground}.

▼M6

V praxi jsou následující specifikace zvažovány v jedinečné svislé rovině obsahující zdroj i bod příjmu (rozvinutý čínský paraván v případě dráhy s odrazy). Přímý paprsek od zdroje k bodu příjmu je za homogenních podmínek šíření rovnou linií a za příznivých podmínek šíření zakřivená linie (oblouk s poloměrem v závislosti na délce rovného paprsku).

▼M6

Není-li přímý paprsek zablokován, nalezne se hrana D s nejvyšším rozdílem délky dráhy δ (nejnižší absolutní hodnota, protože jsou tyto rozdíly délky dráhy záporné). Ohyb zvuku se zohlední, jestliže

— tento rozdíl délky dráhy je větší než –λ/20 a

— jestliže je splněno „Rayleighovo kritérium“.

K tomu dochází, jestliže je δ větší než λ/4 – δ*, kde δ* je rozdíl délky dráhy vypočítaný se stejnou hranou D, ovšem související se zrcadlovým zdrojem S* vypočítaným pomocí střední oblasti na straně zdroje a zrcadlovým bodem příjmu R* vypočítaným pomocí střední oblasti na straně bodu příjmu. Při výpočtu δ* se zohlední pouze body S*, D a R* – ostatní hrany blokující dráhu S*->D->R* jsou zanedbány.

Pro výše uvedené se vlnová délka λ vypočítá pomocí jmenovitého středního kmitočtu a rychlosti zvuku 340 m/s.

Jsou-li tyto dvě podmínky splněny, hrana D oddělí stranu zdroje od strany bodu příjmu, vypočítají se dvě oddělené střední oblasti a A_{dif} se vypočítá postupem uvedeným dále v této části. V opačném případě, není-li pro tuto dráhu uvažováno o žádném útlumu zvuku způsobeném jeho ohybem, vypočítá se obecná střední oblast pro dráhu S -> R a A_{ground} bez ohybu zvuku (A_{dif} = 0 dB). Obojí platí v homogenních i příznivých podmínkách.

▼M2

Pokud se pro dané kmitočtové pásmo provádí výpočet za použití postupu popsaného v tomto oddíle, pracuje se při výpočtu celkového útlumu zvuku s hodnotou veličiny A_{ground} = 0 dB. Účinek povrchu země je zohledněn již přímo v obecné rovnici pro výpočet ohybu světla.

Zde navržené rovnice se použijí k výpočtu ohybu zvuku, k němuž dochází na tenkých clonách, silných clonách, budovách, bermách (přírodních či umělých) a na hranách náspů, zářezů a viaduktů.

Stojí-li v dráze šíření zvuku více překážek způsobujících jeho ohyb, pracuje se s nimi jako s vícečetným ohybem a uplatní se postup, který je popsaný v následujícím oddíle o výpočtu rozdílu dráhy.

Předestřené postupy se použijí pro výpočet útlumů zvuku v homogenních i příznivých podmínkách. Ohýbání zvukového paprsku se zohlední ve výpočtu rozdílu dráhy a za účelem výpočtu účinku povrchu země před ohybem zvuku a po něm.

Obecné zásady

Na obrázku 2.5.c je znázorněna obecná metoda výpočtu útlumu zvuku následkem jeho ohybu. Tato metoda je založena na tom, že dráha šíření zvuku se rozdělí na dvě části: dráhu „na straně zdroje“, která se nachází mezi zdrojem a bodem ohybu, a dráhu „na straně bodu příjmu“, která se nachází mezi bodem ohybu a bodem příjmu.

Vypočítají se tyto hodnoty:

— účinek povrchu země na straně zdroje, $\Delta_{ground(S,O)}$

— účinek povrchu země na straně bodu příjmu, $\Delta_{ground(O,R)}$

▼M2

— a tři ohyby zvuku:

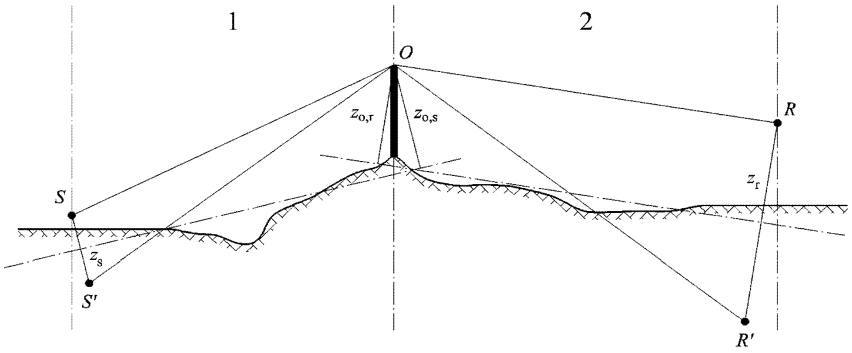
— mezi zdrojem S a bodem příjmu R: $\Delta_{dif(S,R)}$

— mezi zrcadlovým zdrojem S' a bodem příjmu R: $\Delta_{dif(S',R)}$

— mezi S a zrcadlovým bodem příjmu R': $\Delta_{dif(S,R')}$.

Obrázek 2.5.c

Geometrie výpočtu útlumu zvuku následkem jeho ohybu



1: Strana zdroje

2: Strana bodu příjmu

kde

S je zdroj;

R je bod příjmu;

S' je zrcadlový zdroj ve vztahu ke střední oblasti na straně zdroje;

R' je zrcadlový bod příjmu ve vztahu ke střední oblasti na straně bodu příjmu;

O je bod ohybu;

z_s je ekvivalentní výška zdroje S ve vztahu ke střední rovině na straně zdroje;

$z_{o,s}$ je ekvivalentní výška bodu ohybu O ve vztahu ke střední oblasti na straně zdroje;

z_r je ekvivalentní výška bodu příjmu R ve vztahu ke střední rovině na straně bodu příjmu;

$z_{o,r}$ je ekvivalentní výška bodu ohybu O ve vztahu ke střední oblasti na straně bodu příjmu.

▼M2

Nepravidelnost terénu mezi zdrojem a bodem ohybu a mezi bodem ohybu a bodem příjmu se zohlední prostřednictvím ekvivalentních výšek vypočítaných ve vztahu ke střední oblasti, nejprve na straně zdroje, následně na straně bodu příjmu (dvě střední oblasti) za použití metody popsané v pododdíle o významných výškách nad úrovní terénu.

Čistý ohyb zvuku

►C1 Pro čistý ohyb zvuku bez jakéhokoli účinku povrchu země se útlum zvuku určí takto:

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

kde

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

λ je vlnová délka o jmenovitém středním kmitočtu v příslušném kmitočtovém pásmu;

δ je rozdíl dráhy mezi dráhou s ohybem zvuku a přímou dráhou (viz následující pododdíl o výpočtu rozdílu dráhy);

C'' je koeficient, který se použije k zohlednění vícečetných ohybů zvuku:

$C'' = 1$ pro jednoduchý ohyb zvuku.

▼M6

Je-li v případě více ohybů e celková vzdálenost délky dráhy mezi prvním a posledním bodem ohybu zvuku (v případě příznivých podmínek se použijí zakřivené paprsky) a jestliže e je vyšší než 0,3 m (jinak C" = 1), stanoví se tento koeficient jako:

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

▼M2

Hodnoty Δ_{dif} budou omezeny:

— je-li $\Delta_{dif} < 0$: $\Delta_{dif} = 0$ dB

— je-li $\Delta_{dif} > 25$: $\Delta_{dif} = 25$ dB pro ohyb zvuku na vodorovné hraně a pouze tehdy, je-li proměnná Δ_{dif} součástí výpočtu A_{dif}. Tato horní hranice se nepoužije tehdy, když proměnné Δ_{dif} vstupují do výpočtu Δ_{ground}, nebo v případě ohybu zvuku na svislé hraně (laterální ohyb zvuku) v případě mapování průmyslového hluku.

Výpočet rozdílu dráhy

Rozdíl dráhy δ se vypočítá na svislé rovině obsahující zdroj a bod příjmu. Jedná se o aproximaci k Fermatovu principu. V tomto případě (liniové zdroje) je aproximace použitelná. Rozdíl dráhy δ se vypočítá způsobem znázorněným na následujících obrázcích s ohledem na danou situaci.

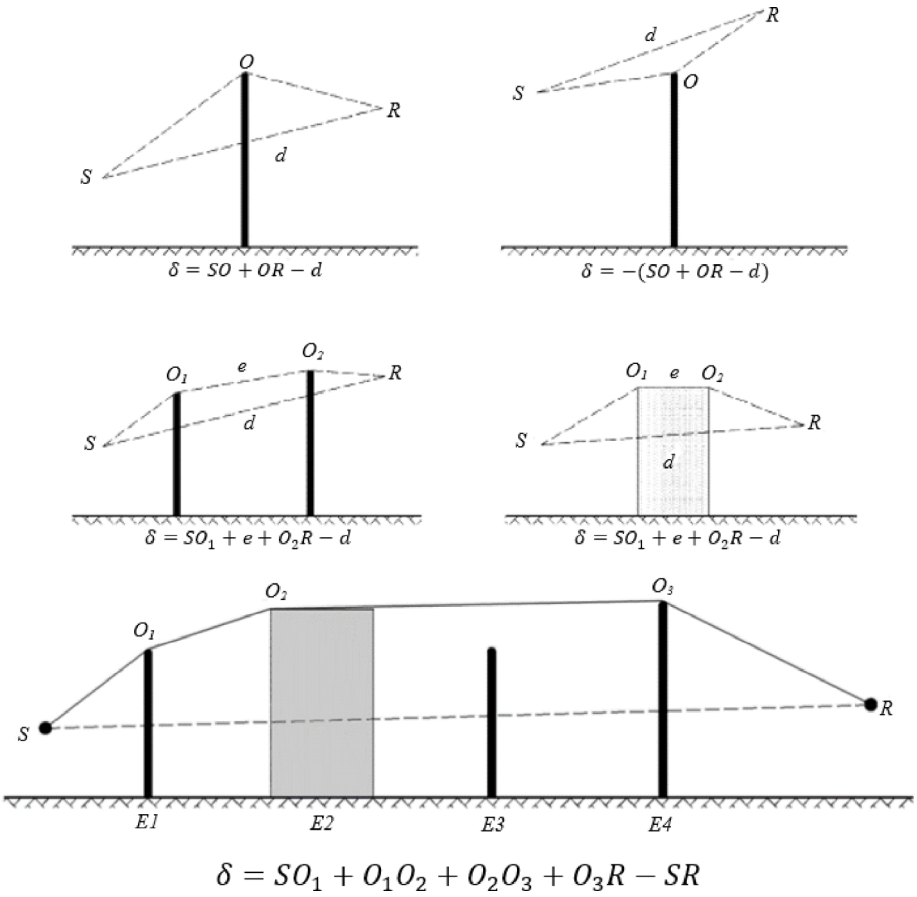
▼**M2**

Homogenní podmínky

Obrázek 2.5.d

Výpočet rozdílu dráhy za homogenních podmínek. O, O_1 a O_2 jsou body ohybu zvuku

▼**M6**



$$\delta = SO_1 + O_1O_2 + O_2O_3 + O_3R - SR$$

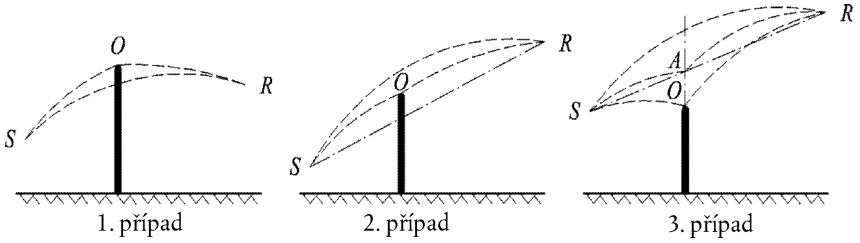
▼**M2**

Poznámka: Pro každou konfiguraci je dáno vyjádření δ.

Příznivé podmínky

Obrázek 2.5.e

Výpočet rozdílu dráhy za příznivých podmínek (jednoduchý ohyb zvuku)



▼M6

Za příznivých podmínek mají tři zakřivené zvukové paprsky $\overset{\frown}{SO}$, $\overset{\frown}{OR}$ a $\overset{\frown}{SR}$ shodný poloměr zakřivení Γ, který je definován takto:

$$\Gamma = \max\ (1\ 000{,}8d) \tag{2.5.24}$$

kde d je definováno pomocí 3D vzdálenosti mezi zdrojem a bodem příjmu na rozprostřené dráze.

▼M2

$$\Gamma = \max(1\ 000{,}8d) \tag{2.5.24}$$

Délka křivky zvukového paprsku MN se v případě příznivých podmínek značí jako $\hat{M}N$. Tato délka se rovná:

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

Při výpočtu rozdílu dráhy za příznivých podmínek δ_F mohou nastat v zásadě tři scénáře (viz obrázek 2.5.e). V praxi však stačí dvě rovnice:

— má-li přímý zvukový paprsek *SR* v cestě překážku (první a druhý případ na obrázku 2.5.e):

$$\delta_F = \hat{S}O + \hat{O}R - \hat{S}R \tag{2.5.26}$$

— nemá-li přímý zvukový paprsek *SR* v cestě překážku (třetí případ na obrázku 2.5.e):

$$\delta_F = 2\hat{S}A + 2\hat{A}R - \hat{S}O - \hat{O}R - \hat{S}R \tag{2.5.27}$$

kde *A* je průsečík přímého zvukového paprsku *SR* a rozšíření překážky způsobující jeho ohyb.

V případě vícečetných ohybů za příznivých podmínek je třeba:

— určit konvexní plášť vymezený různými potenciálními ohybovými hranami,

— vypustit ohybové hrany, které nejsou na hranici konvexního pláště,

— vypočítat δ_F na základě délek zakřiveného zvukového paprsku rozdělením dráhy ohnutého paprsku na nezbytný počet zakřivených úseků (viz obrázek 2.5.f).

▼M6

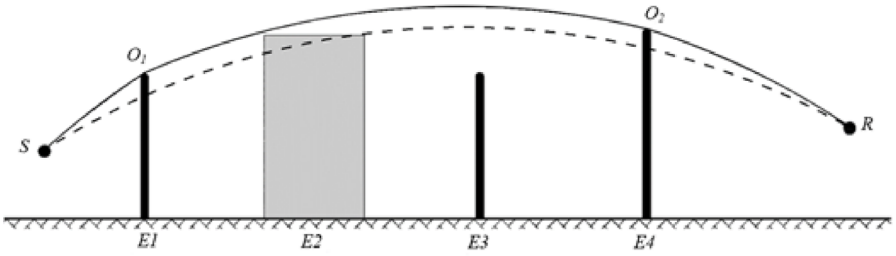
$$\delta_F = \hat{S}O_1 + \sum_{i=1}^{n-1} O_i\hat{O}_{i+1} + \hat{O}_nR - \hat{S}R \tag{2.5.28}$$

Za příznivých podmínek tvoří dráhu šíření ve svislé rovině vždy kruhové segmenty, jejichž poloměr je udáván pomocí 3D vzdálenosti mezi zdrojem a bodem příjmu, tedy všechny segmenty dráhy šíření mají stejný poloměr zakřivení. Je-li přímý oblouk spojující zdroj a bod příjmu zablokován, je dráha šíření definována jako nejkratší konvexní kombinace oblouků kolem všech překážek. Konvexním se v tomto kontextu rozumí, že se v každém bodu ohybu segment odchozího paprsku odkloní vzhledem k segmentu příchozího paprsku směrem dolů.

▼M6

Obrázek 2.5.f

Příklad výpočtu rozdílu dráhy za příznivých podmínek v případě vícečetných ohybů zvuku



Ve scénáři, který je znázorněn na obrázku 2.5.f, je rozdíl dráhy:

$$\delta_F = \hat{S}O_1 + O_1\hat{O}_2 + \hat{O}_2R - \hat{S}R \qquad (2.5.29)$$

▼M2

Výpočet útlumu zvuku A_{dif}

Útlum zvuku způsobený následkem jeho ohybu se při zohlednění účinku povrchu země na straně zdroje i na straně bodu příjmu spočítá podle následujících obecných rovnic:

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

kde

— $\Delta_{dif\ (S,R)}$ je útlum zvuku způsobený následkem jeho ohybu mezi zdrojem *S* a bodem příjmu *R*;

— $\Delta_{ground(S,O)}$ je útlum zvuku způsobený následkem účinku povrchu země na straně bodu příjmu, který je vážený ohybem na straně zdroje; přičemž se předpokládá, že v případě vícečetných ohybů zvuku, jaké jsou znázorněny na obrázku 2.5.f, O = O1;

— $\Delta_{ground(O,R)}$ je útlum zvuku způsobený následkem účinku povrchu země na straně bodu příjmu, který je vážený ohybem na straně bodu příjmu (viz následující pododdíl o výpočtu proměnné $\Delta_{ground(O,R)}$).

▼M6

Výpočet proměnné $\Delta_{ground(S,O)}$

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

kde

— $A_{ground(S,O)}$ je útlum zvuku způsobený následkem účinku povrchu země mezi zdrojem *S* a bodem ohybu *O*. Tato proměnná se vypočítá způsobem uvedeným v předchozím pododdíle o výpočtech pro homogenní podmínky a v předchozím pododdíle o výpočtu pro příznivé podmínky, přičemž se předpokládá:

— $z_r = z_{o,s}$,

— G_{path} se vypočítá mezi *O* a *R*.

— Za homogenních podmínek $\bar{G}_w = G_{path}$ v rovnici (2.5.17) a $\bar{G}_m = G_{path}$ v rovnici (2.5.18).

— Za příznivých podmínek $\bar{G}_w = G_{path}$ v rovnici (2.5.17) a $\bar{G}_m = G_{path}$ v rovnici (2.5.20).

▼M6

— $\Delta_{dif(S,R')}$ je útlum zvuku způsobený následkem jeho ohybu mezi zdrojem *S* a zrcadlovým bodem příjmu *R'*, který se vypočítá způsobem uvedeným v předchozím oddíle o čistém ohybu zvuku.

— $\Delta_{dif(S,R)}$ je útlum zvuku způsobený následkem jeho ohybu mezi zdrojem *S* a bodem příjmu *R*, který se vypočítá způsobem uvedeným v předchozím pododdíle o čistém ohybu zvuku.

Ve zvláštním případě, kdy se zdroj nachází pod střední oblastí: $\Delta_{dif(S,R)} = \Delta_{dif(S',R)}$ a $\Delta_{ground(S,O)} = A_{ground(S,O)}$

Výpočet proměnné $\Delta ground(O,R)$

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

kde

— $A_{ground\ (O,R)}$ je útlum zvuku způsobený účinkem povrchu země mezi bodem ohybu *O* a bodem příjmu *R*. Tato proměnná se vypočítá způsobem uvedeným v předchozím pododdíle o výpočtech pro homogenní podmínky a v předchozím pododdíle o výpočtu pro příznivé podmínky, přičemž se předpokládá:

— $z_s = z_{o,r}$,

— G_{path} se vypočítá mezi *O* a *R*.

G'_{path} není v tomto případě nutné zohledňovat, neboť předmětným zdrojem je zde bod ohybu zvuku. Při výpočtu účinků povrchu země se tudíž G_{path} musí použít, a to i pro spodní hranici hodnoty proměnné této rovnice, která je $-3(1- G_{path})$.

— Za homogenních podmínek $\bar{G}_w = G_{path}$ v rovnici (2.5.17) a $\bar{G}_m = G_{path}$ v rovnici (2.5.18).

— Za příznivých podmínek $\bar{G}_w = G_{path}$ v rovnici (2.5.17) a $\bar{G}_m = G_{path}$ v rovnici (2.5.20).

— $\Delta_{dif(S,R')}$ je útlum zvuku způsobený následkem jeho ohybu mezi zdrojem *S* a zrcadlovým bodem příjmu *R'*, který se vypočítá způsobem uvedeným v předchozím oddíle o čistém ohybu zvuku.

— $\Delta_{dif(S,R)}$ je útlum zvuku způsobený následkem jeho ohybu mezi zdrojem *S* a bodem příjmu *R*, který se vypočítá způsobem uvedeným v předchozím pododdíle o čistém ohybu zvuku.

Ve zvláštním případě, kdy se bod příjmu nachází pod střední oblastí: $\Delta_{dif(S,R')} = \Delta_{dif(S,R)}$ a $\Delta_{ground(O,R)} = A_{ground(O,R)}$

▼M6

Scénáře pro svislé hrany

Rovnici (2.5.21) lze použít i k výpočtu ohybů zvuku na svislých hranách (laterální ohyby zvuku) v případě průmyslového hluku. V takovém případě platí $A_{dif} = \Delta_{dif}(S,R)$ a proměnná A_{ground} zůstane zachována. Proměnné A_{atm} a A_{ground} se navíc vypočítají na základě celkové délky dráhy šíření zvuku. A_{div} se i v tomto případě vypočítá na základě přímé vzdálenosti d. Rovnice (2.5.8) a (2.5.6) budou mít nyní tuto podobu:

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

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

V rovnici (2.5.34) musí být pro homogenní podmínky použito proměnné Δ_{dif}.

Boční ohyb zvuku je zohledňován pouze v případech, kdy jsou splněny následující podmínky:

Zdroj je skutečným bodovým zdrojem – nikoli důsledkem segmentace rozsáhlého zdroje, jako je liniový nebo prostorový zdroj.

Zdroj není zrcadlovým zdrojem vytvořeným pro výpočet odrazu.

Přímý paprsek mezi zdrojem a bodem příjmu se celý nachází nad profilem terénu.

Ve svislé rovině obsahující S a R je rozdíl délky dráhy δ větší než 0, přímý paprsek je tedy zablokován. Proto může být někdy boční ohyb zvuku zohledněn za homogenních podmínek šíření, ovšem nikoli za příznivých podmínek šíření.

Jsou-li splněny všechny tyto podmínky, zohlední se kromě ohnuté dráhy šíření ve svislé rovině obsahující zdroj a bod příjmu až dvě laterálně ohnuté dráhy šíření. Boční rovina je definována jako rovina kolmá ke svislé rovině a rovněž obsahuje zdroj a bod příjmu. Oblasti protínající se s touto boční rovinou jsou tvořeny všemi překážkami, kterými prochází přímý paprsek ze zdroje do bodu příjmu. V této boční rovině definuje nejkratší konvexní spojení mezi zdrojem a bodem příjmu, skládající se z přímých segmentů a zahrnující tyto oblasti protínání, svislé hrany, které se zohledňují při konstrukci bočně ohnuté trasy šíření.

Při výpočtu útlumu zvuku daného terénem pro bočně ohnutou dráhu šíření se střední oblast mezi zdrojem a bodem příjmu vypočítá s přihlédnutím ke svislému profilu země pod dráhou šíření. Jestliže při projekci na vodorovnou rovinu boční dráha šíření projde projekcí budovy, zohlední se to při výpočtu $_{path}$ (obvykle = 0) a při výpočtu střední oblasti se svislou výškou budovy.

▼M2

Odrazy na svislých překážkách

Útlum zvuku prostřednictvím absorpce

Odrazy na svislých překážkách se řeší prostřednictvím zrcadlových zdrojů. Tímto způsobem se tedy pracuje s odrazy na vnějších stěnách budov a na protihlukových bariérách.

▼M6

Povrchy předmětů jsou zohledněny jako odrazové plochy, pouze je-li jejich sklon ke svislé ose menší než 15°. Odrazy jsou zohledňovány pouze pro dráhy ve svislé rovině šíření, tedy nikoli pro bočně ohýbané dráhy. U dopadajících a odražených drah a za předpokladu, že je odrážející povrch svislý, je bod odrazu (na odrážejícím předmětu) zkonstruován pomocí přímek pod homogenními a zakřivenými liniemi za příznivých podmínek šíření. Výška plochy odrazu měřená bodem odrazu a při pohledu ze směru dopadajícího paprsku činí minimálně 0,5 m. Po projekci na vodorovnou rovinu činí šířka plochy odrazu měřená bodem odrazu a při pohledu ze směru dopadajícího paprsku alespoň 0,5 m.

▼M2

Překážky, které mají nejméně jeden rozměr menší než 0,5 m, se ve výpočtu odrazů neberou v úvahu, nejsou-li součástí zvláštních konfigurací ([1]).

Poznamenejme, že odrazy na rovině terénu se na tomto místě nezabýváme. Jsou zohledněny ve výpočtech útlumu zvuku způsobeného následkem ohraničení (země, ohyb zvuku).

Je-li L_{WS} hladina výkonu zdroje S a α_r absorpční koeficient povrchu překážky podle definice v normě EN 1793-1:2013, pak se hladina výkonu zrcadlového zdroje S' rovná:

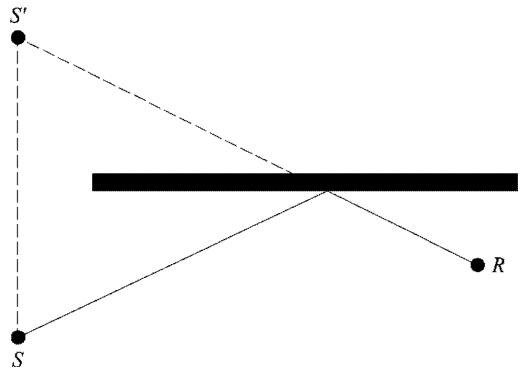
$$L_{WS'} = L_{WS} + 10 \cdot \lg(1 - \alpha_r) = L_{WS} + A_{refl} \qquad (2.5.35)$$

kde $0 \leq \alpha_r < 1$

Výše popsané útlumy šíření zvuku se následně použijí na tuto dráhu (zrcadlový zdroj, bod příjmu), jako by to byla dráha přímá.

Obrázek 2.5.g

Zrcadlový odraz na překážce řešený metodou zrcadlových zdrojů (S: zdroj, S′: zrcadlový zdroj, R: bod příjmu)



Útlum zvuku prostřednictvím zpětného ohybu zvuku

V geometrickém zkoumání zvukových drah je při odrazu na svislé překážce (bariérové stěně, budově) důležitá poloha dopadu paprsku vůči horní hraně této překážky, protože určuje, zda podíl skutečně odražené energie bude více nebo méně významný. Ztráta akustické energie paprsku, k níž dojde následkem odrazu, se nazývá útlumem zvuku jeho zpětným ohybem.

([1]) Příkladem takové zvláštní konfigurace může být síť menších překážek umístěných v určité rovině a v pravidelných vzdálenostech od sebe.

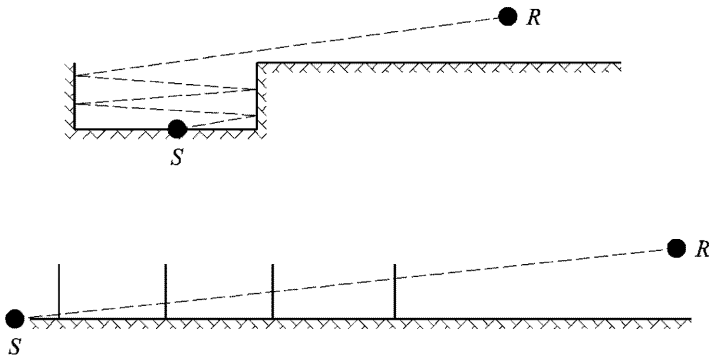
▼M2

V případě potenciálních vícečetných odrazů mezi dvěma svislými stěnami je nutno zohledňovat alespoň první odraz.

V případě zahloubeného kolejiště (viz například obrázek 2.5.h) se útlum zvuku jeho zpětným ohybem použije pro každý odraz od záchytných stěn.

Obrázek 2.5.h

Zvukový paprsek čtyřikrát odražený v zahloubeném kolejišti: skutečný průřez (nahoře), rozvinutý průřez (dole)



Na tomto znázornění doletí zvukový paprsek k bodu příjmu teprve poté, co „postupně projde“ záchytnými stěnami traťového zahloubení, které lze proto přirovnat k otvorům.

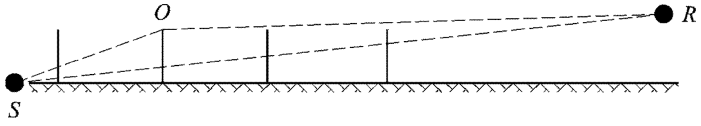
Při výpočtu šíření zvuku skrze určitý otvor odpovídá zvukové pole v okolí bodu příjmu součtu přímého pole a pole vzniklého ohybem zvuku o hrany otvoru. Toto ohybové pole zajišťuje souvislý přechod mezi volným a stíněným prostorem. Když se paprsek blíží k hraně otvoru, přímé zvukové pole se zmenší. Výpočet se shoduje s výpočtem útlumu zvuku o bariéru ve volném prostoru.

Rozdíl dráhy δ' spojený s každým zpětným ohybem zvuku je opakem rozdílu dráhy mezi S a R v poměru ke každé horní hraně O, a to z hlediska daného rozvinutým řezem (viz obrázek 2.5.i).

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

Obrázek 2.5.i

Rozdíl dráhy při druhém odrazu



Znaménko minus v rovnici (*2.5.36*) slouží k označení toho, že se předpokládá bodu příjmu ve volném prostoru.

▼M2

►C1 Útlum zvuku způsobený jeho zpětným ohybem $\Delta_{retrodif}$ se určí za pomoci rovnice (2.5.37), která je podobná rovnici (2.5.21), ale má upravené značení.

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

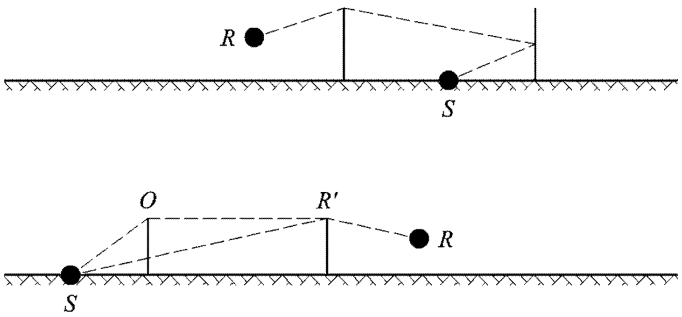
Tento útlum zvuku se použije na přímý paprsek, a to při každém jeho „průchodu“ stěnou nebo budovou (odrazu od stěny nebo budovy). Hladina výkonu zrcadlového zdroje *S′* bude tedy následující:

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

Ve složitějších konfiguracích šíření zvuku může docházet k ohybům zvuku mezi odrazy nebo mezi bodem příjmu a odrazy. V takovém případě se zpětný ohyb zvuku o stěny odhadne na základě dráhy mezi zdrojem a prvním bodem ohybu zvuku R′ (který pak proto v rovnici (*2.5.36*) platí za bod příjmu). Tento princip je znázorněn na obrázku 2.5.j.

Obrázek 2.5.j

Rozdíl dráhy při ohybu zvuku: skutečný řez (nahoře), nerozvinutý řez (dole)



V případě vícečetných odrazů se připočítají odrazy vzniklé působením všech jednotlivých odrazů.

▼M6

Nachází-li se poblíž železniční trati bariéra nebo překážka odrážející zvuk, odráží se zvukové paprsky následně od této překážky a od bočního povrchu železničního vozidla. Za těchto podmínek zvukové paprsky prochází mezi překážkou a tělesem železničního vozidla a pak se ohnou podle horní hrany překážky.

Aby byl zohledněn větší počet odrazů mezi železničním vozidlem a blízkou překážkou, vypočítá se akustický výkon jednoho ekvivalentního zdroje. Při tomto výpočtu se ignoruje vliv země.

Pro odvození akustického výkonu ekvivalentního zdroje se použijí tyto definice:

— Počátek soustavy souřadnic se nachází na vnější straně hlavy kolejnice

— Skutečný zdroj se nachází v S (d_s = 0, h_s), kde h_s je výška zdroje vzhledem k hlavě kolejnice

▼M6

— Rovina $h = 0$ určuje těleso vozu

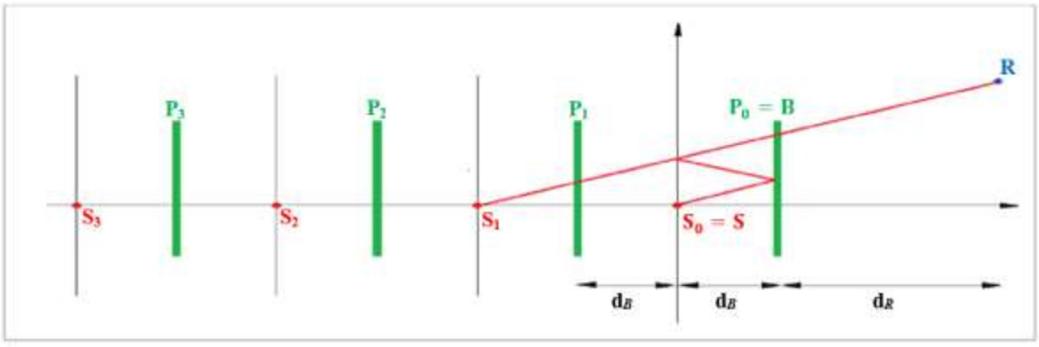
— Svislá překážka s horním okrajem v B (d_B, h_b)

— Bod příjmu nacházející se ve vzdálenosti $d_R > 0$ za překážkou, kde R má souřadnice ($d_B + d_R$, h_R)

Vnitřní strana překážky má absorpční koeficienty α (f) na oktávové pásmo. Těleso železničního vozidla má ekvivalentní koeficient odrazu C_{ref}. Běžně se C_{ref} rovná 1. Pouze v případě otevřených plochých nákladních vozů lze použít hodnotu 0. Jestliže $d_B > 5h_B$ nebo α (f)> 0,8, nezohledňuje se žádná interakce s bariérou železniční trati.

V této konfiguraci lze více odrazů mezi tělesem železničního vozidla a překážkou vypočítat pomocí zrcadlových zdrojů umístěných v S_n ($d_n = -2n.\ d_B,\ h_n = h_s$), n=0,1,2,..N; jak je vidět na obrázku 2.5.k.

Obrázek 2.5.k



Akustický výkon ekvivalentního zdroje je vyjádřen jako:

(2.5.39)

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

kde je akustický výkon částečných zdrojů vypočítán takto:

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

$\Delta L_n = \Delta L_{geo,n} + \Delta L_{dif,n} + \Delta L_{abs,n} + \Delta L_{ref,n} + \Delta L_{retrodif,n}$

kde:

L_W akustický výkon skutečného zdroje

$\Delta L_{geo,n}$ korekční faktor pro sférickou divergenci

$\Delta L_{dif,n}$ korekční faktor pro ohyb přes horní hranu překážky

$\Delta L_{abs,n}$ korekční faktor pro absorpci na vnitřní straně překážky

$\Delta L_{ref,n}$ korekční faktor pro odraz od tělesa železničního vozidla

$\Delta L_{retrodif,n}$ korekční faktor pro konečnou výšku překážky jako odrazové plochy

▼**M6**

Korekce sférické divergence se vypočítá takto

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

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

Korekce ohybu přes horní hranu překážky se vypočítá takto:

(2.5.42)

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

kde D_n je útlum v důsledku ohybu vypočítaný podle vzorce 2.5.21, kde $C'' = 1$ je dráha spojující zdroj S_n s bodem příjmu R se zohledněním ohybu na horní hraně překážky B:

$$\delta_n = \pm(|S_n B| + |BR| - |S_n R|) \quad (2.5.43)$$

Korekce absorpce na vnitřní straně překážky se vypočítá takto:

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

Korekce odrazu od tělesa železničního vozidla se vypočítá takto:

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

Korekce konečné výšky odrážející překážky se zohledňuje prostřednictvím zpětného ohybu zvuku. Dráha paprsku odpovídající zrcadlovému zdroji v pořadí $N > 0$ se o překážku odrazí n-krát. V průřezu tyto odrazy probíhají ve vzdálenostech

$d_i = -(2i-q)d_{b,\ i} = 1,2,..n$, kde P_i ($d = d_i$, $h = h_b$), $i = 1,2,..n$ jako horní hrany těchto odrážejících povrchů. V každém z těchto bodů se korekční faktor vypočítá jako:

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

kde se $\Delta_{retrodif,n,i}$ vypočítá pro zdroj v poloze S_n, horní hranu překážky v P_i a bod příjmu v poloze R'. Poloha ekvivalentního bodu příjmu R' se vypočítá jako $R' = R$, bude-li se bod příjmu nacházet nad linií pohledu z S_n do B; v opačném případě bude použita poloha ekvivalentního bodu příjmu na linii pohledu svisle nad skutečným bodem příjmu; konkrétně:

$$d_{R'} = d_R \quad (2.5.47)$$

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

▼M2

2.6. **Obecná ustanovení – hluk z letadel**

2.6.1. *Definice a symboly*

Na tomto místě jsou vysvětleny některé důležité *pojmy* prostřednictvím obecných významů, které jsou jim přisuzovány v tomto dokumentu. Tento seznam není vyčerpávající, obsahuje pouze často používané výrazy a zkratky. Ostatní výrazy jsou vysvětleny tam, kde jsou poprvé použity.

Matematické *symboly* (uvedené za seznamem pojmů) jsou hlavní symboly používané v rovnicích v hlavním textu. Jiné symboly místy použité v textu a dodatcích jsou vysvětleny tam, kde jsou použity.

Čtenář je pravidelně upozorňován na vzájemnou zaměnitelnost slov *zvuk* a *hluk* v tomto dokumentu. I když výraz *hluk* má subjektivní zabarvení – odborníci v oboru akustiky jej obvykle definují jako „nežádoucí zvuk“ –, v oblasti snižování hluku z letadel je běžně chápán tak, že znamená pouze zvuk – energii šířenou vzduchem prostřednictvím akustického vlnění. Symbol → označuje odkaz na jiné pojmy uvedené v seznamu.

P o j m y

AIP	Letecká informační příručka
Konfigurace letadla	Polohy slotů, vztlakových klapek a přistávacího zařízení
Pohyb letadla	Přílet, odlet nebo jiná činnost letadla, která má vliv na expozici hluku v okolí letiště
Údaje o hlučnosti a výkonnosti letadel	Údaje popisující akustické a výkonové charakteristiky různých typů letounů, které jsou potřebné pro hlukové modelování. Zahrnují → *vztahy mezi hlukem, výkonem letadla a vzdáleností od letadla* (údaje NPD) a informace, které umožňují vypočítat tah/výkon motoru jako funkci → *letové konfigurace*. Tyto údaje obvykle dodává výrobce letadla, avšak není-li to možné, jsou někdy získávány z jiných zdrojů. Nejsou-li žádné údaje k dispozici, obvykle se pro dotyčné letadlo použijí přizpůsobené údaje týkající se vhodného obdobného letadla – to se označuje jako *nahrazení*.
Nadmořská výška	Výška nad střední hladinou moře
Databáze ANP	Databáze údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel, kterou obsahuje dodatek I.

▼M2

Hladina akustického tlaku A, L_A	Základní škála hladin zvuku/hluku, která se používá pro měření hluku ve venkovním prostředí, včetně hluku z letadel, a z níž vychází většina metodik měření izofon.
Průmět střední dráhy na zemský povrch	Reprezentativní nebo nominální průmět dráhy na zemský povrch, který vymezuje střední hodnotu pás drah letu.
Základní hladina hlukové události	Hladina hlukové události zjištěná z databáze NPD
Uvolnění brzd	→ *Počátek pojíždění*
Upravený čistý tah	Při daném nastavení výkonu (např. *EPR* nebo N_1) čistý tah klesá s hustotou vzduchu, a tedy se zvyšující se nadmořskou výškou letadla; upravený čistý tah je hodnota na hladině moře.
Hladina kumulovaného zvuku/hluku	Míra hluku z provozu letounů v podmínkách běžného provozu a na běžných drahách letu, vyjádřená v decibelech, naměřená za stanovené časové období v bodě v blízkosti letiště. Vypočte se tak, že se nějakým způsobem akumulují hladiny zvukových/hlukových událostí vyskytující se v uvedeném bodě.
Součet nebo průměr decibelových hodnot	Někdy též označovaný jako „energetická“ nebo „logaritmická“ hodnota (na rozdíl od aritmetické hodnoty). Používá se, když je vhodné určit součet nebo průměr příslušných energii podobných veličin, např. součet *decibelových hodnot.* $= 10 \cdot \lg \sum 10^{L_i/10}$
Podíl energie, F	Poměr mezi akustickou energií přijímanou ze segmentu a akustickou energií přijímanou z nekonečné dráhy letu
Nastavení výkonu motoru	Hodnota → *parametru výkonu motoru souvisejícího s emisí hluku*, který se používá pro určení emisí hluku z databáze NPD.
Ekvivalentní hladina akustického tlaku, L_{eq}	Míra dlouhodobého zvuku. Hladina hypotetického rovnoměrného zvuku, která za stanovené časové období obsahuje stejnou celkovou energii jako aktuální proměnlivý zvuk.

▼**M2**

Hladina zvukové/hlukové události	Míra konečného množství zvuku (nebo hluku) přijatého z pohybujícího se letounu, vyjádřená v decibelech → *hladina expozice zvuku*
Letová konfigurace	= → *Konfigurace letadla* + → *Letové parametry*
Letové parametry	Nastavení výkonu, rychlost, úhel příčného náklonu a hmotnost letadla
Dráha letu	Dráha letounu ve vzduchu, definovaná ve třech rozměrech, obvykle s odkazem na její začátek na počátku rozjezdu při vzletu nebo na prahu dráhy pro přistání
Segment dráhy letu	Část dráhy letu letadla, znázorněná pro účely hlukového modelování přímkou o konečné délce
Letový postup	Sled provozních kroků, které provádí posádka letadla nebo systém řízení letu: vyjádřený jako změny letové konfigurace jakožto funkce vzdálenosti na průmětu dráhy na zemský povrch.
Profil letu	Změny výšky letounu na průmětu dráhy na zemský povrch (někdy zahrnuje i změny → *letové konfigurace*) – charakterizovaný souborem → *bodů profilu*
Zemský povrch	(nebo nominální zemský povrch) Vodorovný povrch země procházející vztažným bodem letiště, na kterém se obvykle vypočítávají izofony.
Traťová rychlost	Rychlost letadla vztažená k pevnému bodu na zemi
Průmět dráhy na zemský povrch	Svislá projekce dráhy letu na zemský povrch
Výška	Svislá vzdálenost mezi letadlem a → *zemským povrchem*
Integrovaná hladina akustického tlaku	Nazývaná též → *hladina expozice zvuku jednotlivé události*

▼**M2**

ISA	Mezinárodní standardní atmosféra – definovaná organizací ICAO. Definuje změny teploty, tlaku a hustoty vzduchu v závislosti na výšce nad střední hladinou moře. Používá se pro normalizaci výsledků výpočtů konstrukce letadel a při analýze výsledků zkoušek.
Boční útlum	Dodatečný útlum zvuku, který lze přímo či nepřímo přičíst přítomnosti povrchu země. Je významný při nízkých výškových úhlech (letadla nad zemským povrchem).
Maximální hladina hluku/zvuku	Maximální hladina akustického tlaku dosažená během hlukové události
Střední hladina moře, *MSL*	Standardní úroveň zemského povrchu, ke které jsou vztaženy → standardy ISA
Čistý tah	Hnací síla, kterou vyvíjí motor na drak letadla.
Hluk	Hluk je definován jako nežádoucí zvuk. Metodiky měření, jako je *hladina akustického tlaku A* (L_A) a *efektivně vnímaná hladina hluku* (EPNL), však ve skutečnosti převádějí hladiny akustického tlaku na hladiny hluku. Nehledě na nedostatečnou přesnost, jež z toho vyplývá, jsou pojmy zvuk a hluk v tomto dokumentu, stejně jako jinde, používány zaměnitelně – zejména ve spojení se slovem *hladina*.
Izofona	Linie s konstantní hodnotou hladiny nebo ukazatele kumulovaného hluku z letadel v okolí letiště
Dopad hluku	Nepříznivý účinek (účinky) hluku na jeho příjemce; co je však důležité, předpokládá se, že mírou hluku jsou indikátory dopadu hluku.

▼**M2**

Ukazatel hluku	Míra dlouhodobého nebo kumulovaného zvuku, která koreluje (tj. je považována za ukazatel) s jeho účinky na lidi. Kromě hlasitosti zvuku může v určité míře zohledňovat i další faktory (zejména denní dobu). Příkladem je hlukový ukazatel pro den-večer-noc L_{DEN}.
Hladina hluku	Míra zvuku na škále, která vyjadřuje jeho hlasitost nebo hlučnost, vyjádřená v decibelech. Pro hluk ve venkovním prostředí pocházející z letadel se obvykle používají dvě stupnice: hladina akustického tlaku A a vnímaná hladina hluku. Tyto stupnice přikládají různou váhu zvuku o různých kmitočtech – s cílem imitovat lidské vnímání.
Míra hluku	Výraz používaný k označení jakékoli míry množství hluku v bodě příjmu, ať jde o jednotlivou hlukovou událost nebo akumulaci hluku za delší dobu. Existují dvě všeobecně používané míry hluku jednotlivých hlukových událostí: *maximální hladina* dosažená během hlukové události nebo *hladina expozice zvuku* při této hlukové události, míra její celkové akustické energie určená prostřednictvím časové integrace.
Vztahy mezi hlukem, výkonem letadla a vzdáleností od letadla/údaje NPD	Hladiny hlukových událostí shrnuté do tabulky jako funkce vzdálenosti pod letounem za rovnoměrného vodorovného letu referenční rychlostí v referenčním ovzduší, pro každé z několika → *nastavení výkonu motoru*. Tyto údaje zohledňují vlivy útlumu zvuku v důsledku sférického šíření vln (zákon o nepřímé úměrnosti druhé mocniny vzdálenosti) a pohlcování zvuku ve vzduchu. Vzdálenost je definována kolmo k dráze letu letounu a k ose křídel letadla (tj. od letadla svisle dolů za letu bez příčného náklonu).

▼**M2**

Parametr výkonu motoru související s emisí hluku	Parametr, který popisuje nebo označuje hnací výkon vyvíjený motorem letadla, s nímž může být logicky spojena emise akustického výkonu; obvykle se má za to, že je to → *upravený čistý tah*. V textu je volně označován pojmy „výkon“ nebo „nastavení výkonu“.
Významnost hluku	Příspěvek ze segmentu dráhy letu je „hlukově významný“, jestliže znatelně ovlivňuje hladinu hlukové události. Nezohlednění segmentů, které nejsou „hlukově významné“, přináší značné úspory při počítačovém zpracování.
Pozorovatel	→ *Bod příjmu*
Procedurální kroky	Předpis pro létání v profilu – kroky zahrnují změny rychlosti a/nebo nadmořské výšky.
Bod profilu	Výška koncového bodu segmentu dráhy letu – ve svislé rovině nad průmětem dráhy na zemský povrch
Bod příjmu	Příjemce hluku, který přichází ze zdroje; principiálně v bodě nacházejícím se na zemském povrchu nebo v jeho blízkosti.
Referenční ovzduší	Míry zvukové pohltivosti, které se používají pro standardizaci údajů NPD, uspořádané v tabulce (viz **dodatek D**).
Referenční den	Soubor atmosférických podmínek, na které jsou standardizovány údaje ANP.
Referenční doba trvání	Nominální časový interval, který se používá pro standardizaci měření hladiny expozice zvuku jednotlivých událostí; v případě → *SEL* se tento interval rovná 1 vteřině.
Referenční rychlost	Traťová rychlost letounu, na kterou se normalizují údaje *NDP* → *SEL*
SEL	→ *Hladina expozice zvuku*
Hladina expozice zvuku jednotlivé události	Hladina akustického tlaku, kterou by měla zvuková událost, kdyby veškerá její akustická energie byla rovnoměrně stlačena do standardního časového intervalu, který se nazývá → *referenční doba trvání*

▼**M2**

Měkký povrch	Povrch země, který je akusticky „měkký“, typicky travnatý, který obklopuje většinu letišť. Mezi akusticky tvrdé, tj. vysoce reflexní povrchy země, patří mimo jiné beton a voda. Metodika izofon, která se zde popisuje, platí pro podmínky měkkého povrchu.
Zvuk	Energie přenášená vzduchem prostřednictvím (podélného) vlnění, které je vnímáno sluchem.
Útlum zvuku	Snižování intenzity zvuku se vzdáleností po dráze šíření. K příčinám leteckého hluku patří mimo jiné sférické šíření vln, pohlcování zvuku ve vzduchu a → *boční útlum*
Expozice zvuku	Míra celkové imise akustické energie za určité časové období
Hladina expozice zvuku, L_{AE}	(Zkratka SEL) Metodika měření standardizovaná v normě ISO 1996-1 nebo ISO 3891 = hladina expozice zvuku při jednotlivé zvukové události vážená funkcí A, vyjádřená za 1 vteřinu
Akustická intenzita	Síla imise zvuku v určitém bodě – v souvislosti s akustickou energií (a označuje se prostřednictvím měřených hladin akustického tlaku).
Hladina akustického tlaku	Míra akustické energie vyjádřená v decibelech. Přijímaný zvuk se měří bez „frekvenčního vážení“ nebo s „frekvenčním vážením“; hladiny naměřené s vážením jsou často nazývány → *hladiny hluku*
Délka úseku/letu	Vzdálenost prvního letiště určení odlétajícího letadla; je považována za ukazatel hmotnosti letadla.
Zahájení rozjezdu, *SOR*	Bod na vzletové a přistávací dráze, ze kterého odlétající letadlo zahajuje vzlet. Rovněž se označuje jako „uvolnění brzd“.
Pravá vzdušná rychlost	Skutečná rychlost letadla oproti vzduchu (= traťová rychlost za bezvětří)

▼M2

Vážená ekvivalentní hladina akustického tlaku, $L_{eq,W}$	Modifikovaná verze L_{eq}, při které je hluku, k němuž dochází v různou denní dobu (obvykle ve dne, večer a v noci), přiřazována různá váha.

Symboly

d	Nejkratší vzdálenost od bodu pozorování k segmentu dráhy letu
d_p	Kolmá vzdálenost od bodu pozorování k dráze letu (šikmá vzdálenost)
d_l	Vzdálenost v měřítku
F_n	Skutečný čistý tah jednoho motoru
F_n/δ	Upravený čistý tah jednoho motoru
h	Nadmořská výška letadla (nad střední hladinou moře)
L	Hladina hlukové události (stupnice neurčena)
$L(t)$	Hladina akustického tlaku v čase t (stupnice neurčena)
L_A, $L_A\ (t)$	Hladina akustického tlaku A (v čase t) – měřená na *pomalé* stupnici zvukoměru
L_{AE}	(SEL) Hladina expozice zvuku
L_{Amax}	Maximální hodnota $L_A\ (t)$ během hlukové události
L_E	Hladina expozice zvuku jednotlivé události
$L_{E\infty}$	Hladina expozice zvuku jednotlivé události určená z databáze NPD
L_{EPN}	Efektivně vnímaná hladina hluku
L_{eq}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku
L_{max}	Maximální hodnota $L(t)$ během hlukové události
$L_{max,seg}$	Maximální hladina vzniklá v segmentu
ℓ	Kolmá vzdálenost od bodu pozorování k průmětu dráhy na zemský povrch
lg	Dekadický logaritmus
N	Počet segmentů nebo dílčích segmentů
NAT	Počet událostí s L_{max} přesahujícím stanovenou prahovou hodnotu
P	Parametr výkonu v proměnné hluk-výkon-vzdálenost $L(P,d)$
P_{seg}	Parametr výkonu odpovídající konkrétnímu segmentu
q	Vzdálenost od počátku segmentu do bodu největšího přiblížení
R	Poloměr zatáčky
S	Směrodatná odchylka

▼**M2**

s	Vzdálenost podél průmětu dráhy na zemský povrch
s_{RWY}	Délka vzletové a přistávací dráhy
t	Čas
t_e	Efektivní doba trvání jednotlivé zvukové události
t_0	Referenční čas pro integrovanou hladinu akustického tlaku
V	Traťová rychlost
V_{seg}	Ekvivalentní traťová rychlost v segmentu
V_{ref}	Referenční traťová rychlost, pro kterou jsou definovány údaje NPD
x,y,z	Místní souřadnice
x',y',z'	Souřadnice letadla
X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}	Poloha vztažného bodu letiště v zeměpisných souřadnicích
z	Výška letadla nad zemským povrchem/vztažným bodem letiště
α	Parametr používaný pro výpočet korekce konečného segmentu Δ_F
β	Výškový úhel letadla k zemskému povrchu
ε	Úhel příčného náklonu letadla
γ	Úhel stoupání/klesání
φ	Úhel sklonu (parametr boční směrovosti)
λ	Celková délka segmentu
ψ	Úhel mezi směrem pohybu letadla a směrem k pozorovateli
ξ	Kurz letadla, měřený ve směru hodinových ručiček od magnetického severu
Λ(β,)	Boční útlum vzduch-země
Λ(β)	Dálkový boční útlum vzduch-země
Γ()	Faktor vzdálenosti bočního útlumu
Δ	Změna kvantitativní hodnoty nebo úprava (jak je uvedeno v textu)
Δ_F	Úprava konečného segmentu
Δ_I	Úprava o zastavění motoru
Δ_i	Vážení za i-tou denní dobu, v dB
Δ_{rev}	Reverzní tah

▼**M2**

Δ_{SOR}	Úprava zahájení rozjezdu
Δ_V	Úprava trvání (rychlosti)

Dolní indexy

1, 2	Dolní indexy označující počáteční a koncové hodnoty intervalu nebo segmentu
E	Expozice
i	Sčítací index typu/kategorie letadla
j	Sčítací index průmětu dráhy/části dráhy na zemský povrch
k	Sčítací index segmentu
max	Maximum
ref	Referenční hodnota
seg	Specifická hodnota segmentu
SOR	Týkající se zahájení rozjezdu
TO	Vzlet

2.6.2. *Kvalitativní rámec*

Přesnost vstupních hodnot

Všechny vstupní hodnoty týkající se hladiny emisí zdroje, včetně polohy tohoto zdroje, musí být určeny alespoň s přesností odpovídající nejistotě ± 2dB(A) v hladině emisí zdroje (přičemž všechny ostatní parametry zůstanou neměnné).

Používání standardních hodnot

Při uplatňování této metody musí vstupní údaje odrážet skutečné použití. Obecně se nelze spoléhat na standardní vstupní údaje nebo předpoklady. Konkrétně pak musí být pro odvození dráhy letu používány dráhy letu odvozené z radarových údajů, pokud takové existují a jsou dostatečně kvalitní. Standardní vstupní hodnoty a předpoklady namísto drah letu odvozených z radarových údajů lze přijmout například pro použití u modelovaných drah, pokud je shromažďování skutečných údajů spojeno s neúměrně vysokými náklady.

Kvalita softwaru používaného k výpočtům

Softwarové aplikace sloužící k provádění výpočtů musí být v průkazné shodě s metodami popsanými v tomto dokumentu. Tato shoda se prokazuje certifikací výsledků na zkušebních případech.

▼M2

2.7. **Hluk z letadel**

2.7.1. *Účel a oblast působnosti dokumentu*

Mapy izofon se používají k vyznačení míry a rozsahu dopadu hluku z letadel v okolí letišť, přičemž tento dopad je vyjádřen hodnotami stanovené míry nebo ukazatele hluku. Izofona je linie, na které je hodnota ukazatele konstantní. Tato hodnota ukazatele shrnuje svým způsobem všechny jednotlivé události hluku z letadel, k nimž dochází během určitého stanoveného časového období, které se obvykle měří ve dnech nebo v měsících.

Hluk v bodech na zemi, který pochází z letadla letícího na letiště nebo z letiště v blízkém okolí, závisí na mnoha faktorech. K hlavním faktorům patří typy letadel a jejich pohonné jednotky, postupy pro řízení výkonu, ovládání vztlakových klapek a řízení vzdušné rychlosti používané v samotných letounech, vzdálenosti mezi příslušnými body a různými drahami letu a místní topografické podmínky a počasí. Provoz letiště zpravidla zahrnuje různé typy letounů, různé letové postupy a spektrum provozních hmotností.

Izofony se tvoří matematickou cestou, výpočtem ploch místních hodnot ukazatelů hluku. Tento dokument podrobně vysvětluje, jak v jednom bodě pozorování vypočítat hladinu hluku z letadel při jednotlivých událostech pro každý konkrétní let letadla nebo pro každý konkrétní druh letu, u nichž se pak nějakým způsobem určí průměrné hodnoty nebo se *akumulují*, aby se získaly hodnoty ukazatele v daném bodě. Požadovaná rovina ukazatele se získá pouhým opakováním výpočtů podle potřeby pro různé pohyby letadel – přičemž je třeba v maximální možné míře zvýšit efektivitu vyloučením událostí, které nejsou „hlukově významné“ (tj. které významně nepřispívají k celkové hodnotě).

Pokud činnosti způsobující hluk, které souvisejí s provozem letiště, podstatně nepřispívají k celkové expozici obyvatelstva hlukem z letadel a k příslušným izofonám, mohou být z výpočtu vyloučeny. Mezi tyto činnosti patří: provoz vrtulníků, pojíždění, testování motorů a použití pomocných energetických jednotek. To nutně neznamená, že jejich dopad je nevýznamný, a pokud tyto okolnosti nastanou, může se provést hodnocení zdrojů, jak je stanoveno v odstavci 2.7.21 a 2.7.22.

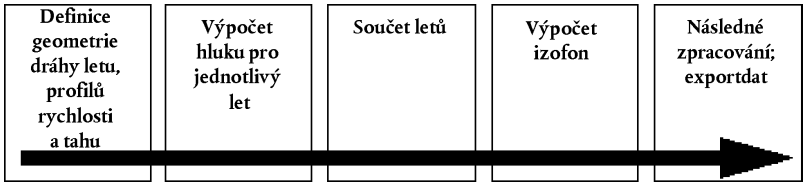
2.7.2. *Stručný obsah dokumentu*

Postup tvorby izofon je znázorněn na **obrázku 2.7.a**. Izofony se vytvářejí pro různé účely, a z toho pak většinou vyplývají požadavky na zdroje a předběžné zpracování vstupních údajů. Izofony, které zobrazují historický dopad hluku, lze vytvořit na základě existujících záznamů o provozu letadel – pohybech, hmotnostech, drahách letu naměřených radarem apod. Izofony, které se používají pro účely nezbytného budoucího plánování, vycházejí více z prognóz – provozních a letových tratí a výkonových a hlukových charakteristik budoucích letadel.

▼M2

Obrázek 2.7.a

Postup tvorby izofon



Ať je zdroj letových údajů jakýkoli, každý jednotlivý pohyb letadla, přílet nebo odlet, je definován z hlediska geometrie jeho dráhy letu a z hlediska emise hluku z letadla letícího po této dráze (pohyby, které jsou z hlediska hluku a dráhy letu v zásadě stejné, se zahrnou pouhým vynásobením). Emise hluku závisí na charakteristikách letadla – hlavně na výkonu jeho motorů. V rámci doporučené metodiky se dráha letu rozdělí na segmenty. **Oddíly 2.7.3 až 2.7.6** popisují prvky metodiky a objasňují princip segmentace, na němž je tato metodika založena; tj. že zjištěná hladina hlukové události je souhrnem příspěvků ze všech „hlukově významných“ segmentů dráhy letu, z nichž každý je možné vypočítat nezávisle na ostatních. **Oddíly 2.7.3 až 2.7.6** rovněž vymezují požadavky na vstupní údaje pro tvorbu souboru izofon. Podrobné specifikace potřebných provozních údajů jsou stanoveny v **dodatku A**.

Způsob, jak vypočítat segmenty dráhy letu z předzpracovaných vstupních údajů, je popsán v **oddílech 2.7.7. až 2.7.13**. Používá se při tom analýza letových charakteristik letadla, jejichž rovnice jsou podrobně uvedeny v **dodatku B**. Dráhy letu se od sebe významně liší – letadla letící po jakékoli trati jsou rozptýlena v pásu v důsledku vlivů rozdílných atmosférických podmínek, různé hmotnosti letadel a různých provozních postupů, omezení vyplývajících z pokynů řízení letového provozu atd. To je zohledněno statistickým popisem každé dráhy letu – jakožto střední dráhy, kterou doprovází soubor rozptýlených drah. Také toto je objasněno v **oddílech 2.7.7 až 2.7.13** s odkazem na další informace uvedené v **dodatku C**.

Oddíly 2.7.14 až 2.7.19 stanoví kroky, které je třeba učinit při výpočtu hladiny akustického tlaku jednotlivé události – hluku vzniklého v určitém bodě na zemi při jednom pohybu letadla. **Dodatek D** je věnován přepočtu údajů NPD pro nereferenční podmínky. **Dodatek E** vysvětluje akustický dipól používaný v daném modelu pro definování zvukového záření ze segmentů dráhy letu o konečné délce.

Aplikace modelovacích vztahů popsaných v kapitolách 3 a 4 vyžaduje kromě příslušných drah letu také přiměřené údaje o hlučnosti a charakteristikách příslušného letadla.

Základním výpočtem je určení hladiny hlukové události při jednom pohybu letadla v jednom bodě pozorování. Musí se opakovaně provést pro všechny pohyby letadla v každém ze sady stanovených bodů a pokrýt očekávaný rozsah požadovaných izofon. Hladiny hlukové události v každém bodě se nějakým způsobem shrnou nebo se stanoví jejich průměrná hodnota, což umožní získat hodnotu „hladiny kumulovaného hluku“ nebo ukazatele hluku. Tato část postupu je popsána v **oddílech 2.7.20 a 2.7.23 až 2.7.25**.

▼M2

Oddíly 2.7.26 až 2.7.28 shrnují možnosti a požadavky pro začlenění izofon do sad ukazatelů hluku. Obsahují pokyny pro tvorbu izofon a jejich následné zpracování.

2.7.3. *Koncepce segmentace*

Pro každé konkrétní letadlo obsahuje databáze referenční vztahy mezi hlukem, výkonem letadla a vzdáleností od letadla (NPD). Tyto závislosti určují přijaté hladiny zvukových událostí, maximální i časově integrované, přímo pod letadlem ([1]) jako funkci vzdálenosti pro rovnoměrný přímý let *referenční rychlostí* ve stanovených *referenčních atmosférických podmínkách* a při stanovené letové konfiguraci. Pro účely hlukového modelování je klíčový hnací výkon vyjádřen a *parametrem výkonu motoru souvisejícím s emisí hluku*; obecně užívaným parametrem je *upravený čistý tah*. Základní hladiny událostí určené z databáze se upraví tak, aby zohledňovaly za prvé rozdíly mezi skutečnými (tj. modelovanými) a referenčními atmosférickými podmínkami a (v případě hladin expozice zvuku) rychlost letadla a za druhé – pro body příjmu, které nejsou přímo pod letadlem – rozdíly mezi hlukem vyzařovaným přímo dolů a hlukem vyzařovaným bočním směrem. Rozdíl mezi hlukem vyzařovaným dolů a bočním směrem je způsobený *boční směrovostí* (vlivy instalace) a *bočním útlumem*. Takto upravené hladiny hlukových událostí však přesto platí pouze pro celkový hluk z letadla při rovnoměrném přímém letu.

Segmentace je postup, kterým se v rámci doporučeného modelu izofon přizpůsobují údaje NPD a boční údaje týkající se nekonečné dráhy tak, aby bylo možné vypočítat hluk dosahující bodu příjmu z nerovnoměrné dráhy letu, tj. takové dráhy, na níž dochází ke změnám letové konfigurace letadla. Pro účely výpočtu hladiny akustického tlaku hlukové události při pohybu letadla představuje dráhu letu souvislý sled segmentů, z nichž každý lze považovat za konečnou část nekonečné dráhy, pro kterou je známa korekce údajů NPD a boční korekce. Maximální hladina hlukové události je pouze nejvyšší z hodnot jednotlivých segmentů. Časově integrovaná hladina celé hlukové události se vypočítá sečtením hluku přijatého z dostatečného počtu segmentů, tj. těch, které významně přispívají k celkové hladině akustického tlaku hlukové události.

Metoda, pomocí které lze odhadnout, jakým množstvím hluku jeden konečný segment přispívá k integrované hladině hlukové události, je čistě empirická. *Podíl energie F* – hluk segmentu vyjádřený jako podíl na celkovém hluku nekonečné dráhy – je popsán poměrně jednoduchým výrazem, který zohledňuje podélnou směrovost hluku letadla a „pohled“ na segment z bodu příjmu. Jedním důvodem, proč je jednoduchá empirická metoda celkově přiměřená, je to, že většina hluku zpravidla přichází z nejbližšího, obvykle přilehlého segmentu – a z toho důvodu *bod největšího přiblížení* (CPA) k bodu příjmu leží uvnitř segmentu (a nikoli na některém z jeho konců). To znamená, že odhad hluku přicházejícího z nepřilehlých segmentů může být ve stále větší míře přibližný souběžně s tím, jak jsou tyto segmenty vzdálenější od bodu příjmu, aniž by došlo k významnému ohrožení přesnosti.

([1]) Vlastně pod letadlem kolmo k ose křídel a ke směru letu; tj. svisle pod letadlem při letu bez zatáček (tj. letu bez příčného náklonu).

▼M2

2.7.4. *Dráhy letu: průměty dráhy a profily*

V kontextu modelování představuje *dráha letu* (nebo trajektorie) úplný popis pohybu letadla v prostoru a čase ([1]). Tyto informace jsou spolu s tahem motoru (nebo jiným parametrem výkonu motoru souvisejícím s emisí hluku) potřebné pro výpočet vzniklého hluku. *Průmět dráhy na zemský povrch* je svislá projekce dráhy letu na rovný povrch. Kombinuje se s vertikálním *profilem letu*, což umožňuje vytvořit trojrozměrnou dráhu letu. Modelování pomocí segmentace vyžaduje, aby dráha letu při každém jednotlivém pohybu letadla byla popsána prostřednictvím řady souvislých přímých segmentů. Způsob, jakým se segmentace provádí, vyplývá z potřeby vyvážit přesnost a efektivnost – je nezbytné s dostatečnou mírou přesnosti aproximovat skutečnou křivku dráhy letu a současně co nejvíce snížit výpočetní zátěž a požadavky na údaje. Každý segment musí být určen geometrickými souřadnicemi jeho koncových bodů a souvisejícími parametry rychlosti letadla a výkonu jeho motorů (na nichž závisí emise hluku). Dráhy letu a výkon motorů je možné určit různým způsobem, přičemž hlavní způsob zahrnuje a) syntézu řady procedurálních kroků a b) analýzu naměřených údajů týkajících se profilu letu.

Syntéza dráhy letu (a) vyžaduje znalost (nebo předpoklady) průmětů dráhy na zemský povrch a jejich bočních rozptylů, hmotnosti letadla, rychlosti, postupů pro ovládání vztlakových klapek a řízení tahu, výšky letiště, větru a teploty vzduchu. Rovnice pro výpočet profilu letu z požadovaných parametrů pohonu a aerodynamických parametrů jsou uvedeny v **dodatku B**. Každá rovnice obsahuje koeficienty (a/nebo konstanty), které jsou založeny na empirických údajích pro každý konkrétní typ letadla. Rovnice aerodynamiky a výkonnosti uvedené v **dodatku B** umožňují zohlednit každou rozumnou kombinaci provozní hmotnosti letadla a letového postupu, včetně letů při různých vzletových celkových hmotnostech.

Analýza naměřených údajů (b), např. ze záznamníků letových údajů, radaru nebo jiného vybavení pro sledování dráhy letu letadla, zahrnuje „zpětné inženýrství“, vlastně obrácený postup v porovnání s postupem syntézy (a). Místo toho, aby se stav letadla a pohonné jednotky na konci segmentů letu odhadoval za pomocí integrace účinků tahu a aerodynamických sil působících na drak letadla, odhadují se tyto síly pomocí diferenciace změn výšky a rychlosti draku. Postupy pro zpracovávání informací o dráze letu jsou popsány v oddíle 2.7.12.

Při konečné aplikaci hlukového modelování by každý jednotlivý let teoreticky mohl být zobrazen nezávisle; to by zaručovalo přesné zohlednění prostorového rozptýlení drah letu – což může mít velký význam. Aby se však příprava údajů a počítačová doba udržely v rozumných mezích, v praxi se běžně zobrazují pásy drah letu menším počtem bočně umístěných „dílčích drah“. (Svislé rozptýlení je obvykle uspokojivě zobrazeno zohledněním vlivu měnící se hmotnosti letadel na svislé profily.)

([1]) Čas se zohledňuje prostřednictvím rychlosti letadla.

▼M6

2.7.5. *Hlučnost a charakteristiky letadla*

Databáze údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel (dále jen „ANP“) v dodatku I obsahuje koeficienty charakteristik letadel a motorů, odchozí a příchozí profily a rovněž údaje NPD převážné části civilních letadel provozovaných z letišť v Evropské unii. V případě typů nebo variant letadel, pro které údaje v současnosti nejsou uvedeny, lze použít údaje pro jiná, obvykle obdobná letadla, která uvedena jsou.

Tyto údaje byly odvozeny pro výpočet izofon u průměrného nebo reprezentativního leteckého parku a dopravní skladby na letišti. Nemusí být vhodné předpokládat absolutní hladiny hluku u jednotlivých modelů letadel a není vhodné porovnávat akustický výkon a charakteristiky konkrétních typů a modelů letadel nebo konkrétního letadlového parku. Namísto toho bude v osvědčení hlukové způsobilosti stanoveno, které typy či modely letadel nebo konkrétního letadlového parku nejvíce přispívají k hluku.

Databáze ANP obsahuje jeden či více profilů pro vzlet a přistání jednotlivých uvedených typů letadel. Platnost těchto profilů pro příslušná letiště bude přezkoumána a pro dotčené letiště budou stanoveny buď profily s pevnými body, nebo procedurální kroky, které nejlépe reprezentují letový provoz na tomto letišti.

▼M2

2.7.6. *Provoz letiště a provoz letadel*

Údaje specifické pro jednotlivé případy, z nichž se vypočítávají izofony pro scénář konkrétního letiště, zahrnují:

Obecné údaje o letišti

— Vztažný bod letiště (pouze aby bylo možné zanést dané letiště do příslušných zeměpisných souřadnic). Vztažný bod se stanoví jako počátek místního souřadnicového systému vycházejícího z kartézských souřadnic, který se v daném výpočetním postupu používá.

— Referenční nadmořská výška letiště (= nadmořská výška vztažného bodu letiště). To je nadmořská výška nominálního zemského povrchu, na němž se určují izofony, pokud se neprovádějí topografické úpravy.

— Průměrné meteorologické parametry ve vztažném bodě letiště nebo blízko něho (teplota, relativní vlhkost, průměrná rychlost větru a směr větru).

Údaje o vzletové a přistávací dráze

Pro každou vzletovou a přistávací dráhu:

— Označení vzletové a přistávací dráhy,

— referenční bod dráhy (střed dráhy vyjádřený v místních souřadnicích),

— délka, směr a střední sklon dráhy,

— poloha počátku rozjezdu a prahu dráhy pro přistání ([1]).

([1]) Posunuté prahy lze zohlednit vymezením dalších drah.

▼M2

Údaje o průmětu dráhy na zemský povrch

Průměty drah letadel na zemský povrch musí být popsány řadou souřadnic na (vodorovné) zemní rovině. Zdroj údajů o průmětu dráhy závisí na tom, zda jsou k dispozici příslušné radarové údaje, či nikoli. Jsou-li k dispozici, musí se pomocí statistické analýzy těchto údajů vytvořit spolehlivý průmět střední dráhy na zemský povrch a vhodné související (rozptýlené) průměty dílčích drah. Pokud radarové údaje nejsou k dispozici, průmět střední dráhy na zemský povrch se obvykle vytvoří z vhodných informací o postupech, např. pomocí postupů pro standardní přístrojový odlet uvedených v leteckých informačních příručkách. Tento konvenční popis zahrnuje tyto informace:

— označení vzletové a přistávací dráhy, z níž je pořizován průmět,

— popis začátku průmětu (zahájení rozjezdu, práh dráhy pro přistání),

— délka segmentů (u zatáček jejich poloměr a změna směru).

Tyto informace jsou minimální nezbytné informace pro vymezení průmětu hlavní (střední) dráhy na zemský povrch. Průměrné hladiny akustického tlaku vypočtené na základě předpokladu, že letadla létají přesně po jmenovitých tratích, však mohou vykazovat lokalizované chyby ve výši několika decibelů. Proto je třeba zohlednit boční rozptyl, k čemuž jsou nezbytné tyto další informace:

— šířka pásu (nebo jiná statistika rozptylu) na konci každého segmentu,

— počet dílčích drah,

— rozmístění pohybů kolmo k průmětu střední dráhy na zemský povrch.

Údaje o letovém provozu

Údaji o letovém provozu jsou:

— časové období, na které se údaje vztahují, a

— počet pohybů (příletů nebo odletů) každého typu letadla na každé letové trati, dále rozdělený podle 1) případné denní doby pro stanovené deskriptory hluku, 2) u odletů podle provozních hmotností nebo délky letu a 3) v případě potřeby podle provozních postupů.

Většina deskriptorů hluku vyžaduje, aby události (tj. pohyby letadel) byly definovány jako průměrné denní hodnoty ve stanovené denní době (např. denní, večerní, noční) – viz **oddíly 2.7.23 až 2.7.25**.

Topografické údaje

Terén v okolí většiny letišť je poměrně plochý. Vždy tomu tak však není a někdy může být zapotřebí zohlednit rozdíly ve výšce terénu oproti vztažné výšce letiště. Vliv výšky terénu může být obzvláště důležitý v blízkosti přibližovacích drah, kde letadlo letí v relativně nízkých výškách.

Údaje o výšce terénu jsou obvykle poskytovány jako soubor souřadnic (x,y,z) pravoúhlé sítě o určité velikosti ok. Parametry sítě výškových souřadnic však pravděpodobně budou odlišné od parametrů sítě používané pro výpočet hluku. V takovém případě lze pro odhad příslušných souřadnic z v souřadnicové síti pro výpočet hluku použít lineární interpolaci.

Komplexní analýza vlivů zjevně nerovného povrchu na šíření zvuku je složitá a přesahuje rámec této metody. Mírné nerovnosti lze zohlednit předpokladem „pseudo-rovného“ povrchu; tj. pouhým zvýšením nebo snížením vodorovného zemského povrchu na výšku místního povrchu (oproti vztažnému zemskému povrchu) v každém bodě příjmu (viz oddíl 2.7.4).

▼M2

Referenční podmínky

Mezinárodní údaje o hlučnosti a charakteristikách letadel (ANP) jsou normalizovány pro standardní referenční podmínky, které jsou široce používány ve studiích o hluku z letišť (viz **dodatek D**).

Referenční podmínky pro údaje NPD

1) Atmosférický tlak: 101,325 kPa (1 013,25 mb)

2) Pohlcování zvuku ve vzduchu: Míry útlumu uvedené v **tabulce D-1 dodatku D**

3) Srážky: žádné

4) Rychlost větru: menší než 8 m/s (15 uzlů)

5) Traťová rychlost: 160 uzlů

6) Místní terén: plochý, měkký povrch bez velkých staveb nebo jiných odrazivých objektů do vzdálenosti několika kilometrů od průmětů drah letadel na zemský povrch.

Standardizovaná měření hluku letadel jsou prováděna ve výšce 1,2 m nad zemským povrchem. Toto však není nutno nijak zvláště zohledňovat, neboť pro účely modelování lze předpokládat, že hladiny hlukových událostí jsou poměrně necitlivé na výšku bodu příjmu ([1]).

Srovnání odhadnutých a změřených hladin hluku letišť ukazují, že údaje NPD lze považovat za použitelné, pokud se průměrné podmínky blízkého povrchu nacházejí uvnitř tohoto rámce:

— teplota vzduchu nižší než 30 °C,

— násobek teploty vzduchu (ve ° C) a relativní vlhkosti (v procentech) vyšší než 500,

— rychlost větru nižší než 8 metrů za sekundu (15 uzlů).

Má se za to, že tento rámec zahrnuje podmínky, které se vyskytují na většině hlavních světových letišť. **Dodatek D** poskytuje metodu pro převod údajů NPD na průměrné místní podmínky, které překračují tento rámec, avšak v krajních případech se doporučuje konzultovat výrobce příslušných letadel.

Referenční podmínky pro údaje o aerodynamice a motorech letadla

1) výška vzletové a přistávací dráhy: střední hladina moře;

2) teplota vzduchu: 15 °C;

3) vzletová celková hmotnost: tak, jak je určena jako funkce délky letu v databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel;

([1]) Někdy jsou požadovány vypočtené hladiny ve výšce 4 m nebo vyšší. Srovnání měření provedených ve výšce 1,2 m a 10 m a teoretický výpočet účinků povrchu země ukazují, že rozdíly v hladině expozice zvuku frekvenčně vážené váhovou funkcí A jsou poměrně necitlivé na výšku bodu příjmu. Tyto rozdíly jsou zpravidla menší než jeden decibel, s výjimkou případů, kdy maximální úhel výskytu zvuku je menší než 10° a kdy spektrum frekvenčně vážené váhovou funkcí A v bodě příjmu má své maximum v rozsahu 200 až 500 Hz. Taková spektra s převažujícími nízkými frekvencemi se mohou vyskytovat např. na dlouhé vzdálenosti u motorů s nízkým obtokovým poměrem a u vrtulových motorů s přerušovanými nízkofrekvenčními tóny.

▼M2

4) přistávací celková hmotnost: 90 procent maximální přistávací celkové hmotnosti;

5) motory dodávající tah: všechny.

Ačkoli údaje o hlučnosti a charakteristikách letadel, aerodynamice a motorech jsou založeny na těchto podmínkách, mohou být používány jako tabulkové údaje pro výšky nereferenčních drah a průměrné teploty vzduchu v zemích ECAC, aniž by to významně ovlivnilo přesnost vypočtených izofon průměrné hladiny kumulovaného akustického tlaku. (viz **dodatek B**)

Databáze údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel obsahuje aerodynamické údaje pro vzletové a přistávací celkové hmotnosti uvedené výše v bodech 3 a 4, shrnuté do tabulky. I když pro výpočty kumulativní četnosti výskytu hladiny hluku není třeba samotné aerodynamické údaje upravovat pro jiné celkové hmotnosti, výpočet profilů letu při vzletu a stoupání pomocí postupů popsaných v **dodatku B** musí být založen na příslušných provozních vzletových celkových hmotnostech.

2.7.7. *Popis dráhy letu*

Pro vypracování hlukového modelu je třeba, aby každý jednotlivý pohyb letadla byl popsán jeho trojrozměrnou drahou letu a změnami výkonu motorů a rychlosti. Jeden modelovaný pohyb letadla zpravidla představuje dílčí soubor celkového letového provozu, tj. řadu (předpokládaných) totožných pohybů letadel stejného typu, stejné hmotnosti a se stejnými provozními postupy na jednom průmětu dráhy na zemský povrch. Samotný tento průmět může být jednou z několika rozptýlených „dílčích drah“, které se používají pro modelování toho, co je ve skutečnosti pásem drah probíhajících po jedné stanovené trati. Pásy průmětů dráhy na zemský povrch, svislé profily a provozní parametry letadel – ty všechny jsou určovány vstupními údaji scénáře, spolu s údaji o letadle uvedenými v databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel.

Vztahy mezi hlukem, výkonem letadla a vzdáleností od letadla (uvedené v databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel) vyjadřují hluk z letadla letícího po ideální vodorovné dráze letu o nekonečné délce konstantní rychlostí a při konstantním výkonu. Aby bylo možné tyto údaje přizpůsobit pro dráhy letu v oblasti terminálu, pro něž jsou charakteristické časté změny výkonu a rychlosti, je každá dráha rozdělena do konečných segmentů v řadě; hlukové příspěvky z každého z těchto segmentů v místě pozorovatele se následně sečtou.

2.7.8. *Vztahy mezi dráhou letu a letovou konfigurací*

Trojrozměrná dráha letu při jednom pohybu letadla určuje geometrické aspekty vyzařování zvuku a jeho šíření od letadla k pozorovateli. Při konkrétní hmotnosti letadla, a zejména za konkrétních atmosférických podmínek je dráha letu zcela určována sledem změn výkonu, vztlakových klapek a nadmořské výšky, jež provádí pilot (nebo automatický systém řízení letu) s cílem dodržet tratě a udržet výšky a rychlosti stanovené službou řízení letového provozu – v souladu se standardními provozními postupy provozovatele letadla. Tyto pokyny a opatření rozdělují dráhu letu na rozdílné fáze, jež tvoří přirozené segmenty. V horizontální rovině zahrnují přímé úseky, stanovené jako vzdálenost do příští

▼M2

zatáčky, a zatáčky, které jsou určovány jejich poloměrem a změnou kurzu. Ve vertikální rovině jsou segmenty definovány časem a/nebo vzdáleností překonanou pro dosažení požadovaných změn dopředné rychlosti a/nebo změn výšky při stanoveném výkonu a nastavení vztlakových klapek. Odpovídající svislé souřadnice jsou často označovány jako *body profilu*.

Pro hlukové modelování se získají informace o dráze letu buď *syntézou* ze souboru procedurálních kroků (tj. těch, kterými se řídí pilot), nebo *analýzou* radarových údajů – fyzických měření skutečné absolvované dráhy letu. Ať se použije kterákoli z těchto dvou metod, vodorovný i svislý tvar dráhy letu se zredukuje na segmentované tvary. Její vodorovný tvar (tj. její dvojrozměrná projekce na zemský povrch) je *průmět dráhy na zemský povrch*, který je definován příchozími nebo odchozími trasami. Její svislý tvar, daný body profilu a souvisejícími letovými parametry – rychlostí, úhlem příčného náklonu a nastavením výkonu – spolu určují *profil letu*, jenž závisí na *letovém postupu*, který běžně stanoví výrobce letadla a/nebo provozovatel letadla. Dráha letu se získá sloučením dvojrozměrného profilu letu s dvojrozměrným průmětem dráhy na zemský povrch, čímž se vytvoří sled trojrozměrných segmentů dráhy letu.

Mělo by se pamatovat na to, že pro daný sled procedurálních kroků je profil závislý na průmětu dráhy na zemský povrch; např. při stejném tahu a rychlosti je stoupavost letadla v zatáčkách nižší než při přímém letu. Ačkoli tyto pokyny vysvětlují, jak tuto závislost zohlednit, je třeba si uvědomit, že by to obvykle bylo spojeno s velmi vysokými náklady na výpočet a uživatelé mohou dát přednost předpokladu, že pro účely hlukového modelování se s profilem letu a průmětem dráhy na zemský povrch zachází jako s nezávislými veličinami, tj. že profil stoupání není ovlivněn žádnými zatáčkami. Je však důležité určit změny úhlu příčného náklonu, který vyžadují zatáčky, neboť to významně ovlivňuje směrovost emisí hluku.

Hluk přijatý ze segmentu dráhy letu závisí na geometrii daného segmentu ve vztahu k pozorovateli a na letové konfiguraci letadla. Tyto dva aspekty však spolu souvisejí – změna jednoho způsobuje změnu druhého a je nezbytné zajistit, aby konfigurace letadla ve všech bodech dráhy byla v souladu s jeho pohybem po dráze.

Při syntéze dráhy letu, tj. jestliže se dráha letu vytváří ze souboru „procedurálních kroků“, jež popisují pilotem zvolený výkon motorů, úhel vztlakových klapek a zrychlení/vertikální rychlost, se musí vypočítat pohyb. Při analýze dráhy letu je tomu naopak: nastavení výkonu motoru musí být odhadnuto z pozorovaného pohybu letounu – určeného z radarových údajů, nebo někdy – ve speciálních studiích – z údajů zapisovače letových údajů letadla (i když v tom případě je výkon motorů obvykle v těchto údajích zahrnut). V každém z obou uvedených případů musí být do výpočtu hluku zaneseny souřadnice a letové parametry v koncových bodech všech segmentů.

▼M2

Dodatek B obsahuje rovnice, které se týkají sil působících na letadlo a jeho pohyb, a vysvětluje, jak se s jejich pomocí určují vlastnosti segmentů, z nichž se skládají dráhy letu. Různými druhy segmentů (a oddíly **dodatku B**, které se jimi zabývají) jsou *rozjezd při vzletu* (B5), *stoupání konstantní rychlostí* (B6), *snížení výkonu* (B7), *stoupání s akcelerací a zavření vztlakových klapek* (B8), *stoupání s akcelerací po zavření vztlakových klapek* (B9), *sestup a zpomalení* (B10) a *konečné přiblížení na přistání* (B11).

Praktické modelování nevyhnutelně zahrnuje různé stupně zjednodušení – požadavek na toto zjednodušení závisí na povaze aplikace, významu výsledků a dostupných zdrojích. Obecným zjednodušujícím předpokladem, a to i v nejpropracovanějších aplikacích, je ten, že při zohlednění rozptylu trajektorií letu jsou profily letu a konfigurace na všech dílčích drahách stejné jako profil letu a konfigurace na průmětu střední dráhy na zemský povrch. Vzhledem k tomu, že se má použít nejméně šest dílčích drah (viz oddíl 2.7.11), podstatně to snižuje množství výpočtů za cenu velmi malého snížení věrnosti.

2.7.9. *Zdroje údajů o drahách letů*

R a d a r o v é ú d a j e

Ačkoli zapisovače letových údajů letadla mohou poskytnout velmi kvalitní údaje, je obtížné je získat pro účely hlukového modelování a za nejsnáze dostupný zdroj informací o skutečných drahách letu, na nichž se létá na letištích ([1]), musí být považovány radarové údaje. Jelikož jsou obvykle dostupné z letištních systémů monitorování hluku a drah letu, jsou v současnosti stále více používány pro účely hlukového modelování.

Sekundární přehledový radar zobrazuje dráhu letu letadla jako sled polohových souřadnic v intervalech, které se rovnají době otočení radarové antény, což činí typicky zhruba čtyři vteřiny. Poloha letadla nad zemským povrchem je určena polárními souřadnicemi – pásmem a azimutem – z odražené radiolokační ozvěny (i když monitorovací systém je běžně převádí na kartézské souřadnice); jeho výška ([2]) se měří vlastním výškoměrem letadla a pomocí radarového odpovídače se předává na počítač řízení letového provozu. Nevyhnutelné chyby v poloze v důsledku interference rádiových vln a omezeného rozlišení údajů však jsou významné (ačkoli bez důsledků pro účely zamýšleného řízení letového provozu). Je-li vyžadována dráha letu konkrétního pohybu letadla, je proto nezbytné údaje upravit pomocí vhodné techniky přizpůsobení křivky. Pro účely hlukového modelování však je obvyklý požadavek statistického popisu pásu drah letu, např. pro všechny pohyby na určité trati nebo pouze pro pohyby konkrétního typu letadla. Zde lze chyby měření spojené s příslušnými statistickými údaji snížit na nevýznamnou úroveň postupy stanovení průměru.

([1]) Zapisovače letových údajů letadla poskytují komplexní provozní údaje. Nejsou však snadno dostupné a jejich získání je nákladné; jejich použití pro účely hlukového modelování je proto za normálních okolností omezeno na zvláštní projekty a studie vývoje modelů.

([2]) Obvykle se měří jako nadmořská výška nad střední hladinou moře (tj. je vztažena k 1 013 mB) a prostřednictvím monitorovacího systému letiště se upravuje na výšku letiště.

▼M2

Procedurální kroky

V mnoha případech modelování drah letu na základě radarových údajů není možné – protože nejsou k dispozici potřebné zdroje nebo protože se jedná o budoucí scénář, pro který relevantní radarové údaje neexistují.

Pokud radarové údaje neexistují, nebo jestliže jejich použití není vhodné, je nezbytné dráhy letu odhadnout na základě provozního poradenského materiálu, například pokynů vydávaných letovým posádkám prostřednictvím leteckých informačních příruček a provozních příruček letadla – zde označovaných jako *procedurální kroky*. Poradenství k výkladu tohoto materiálu lze v případě potřeby získat od orgánů řízení letového provozu a provozovatelů letadel.

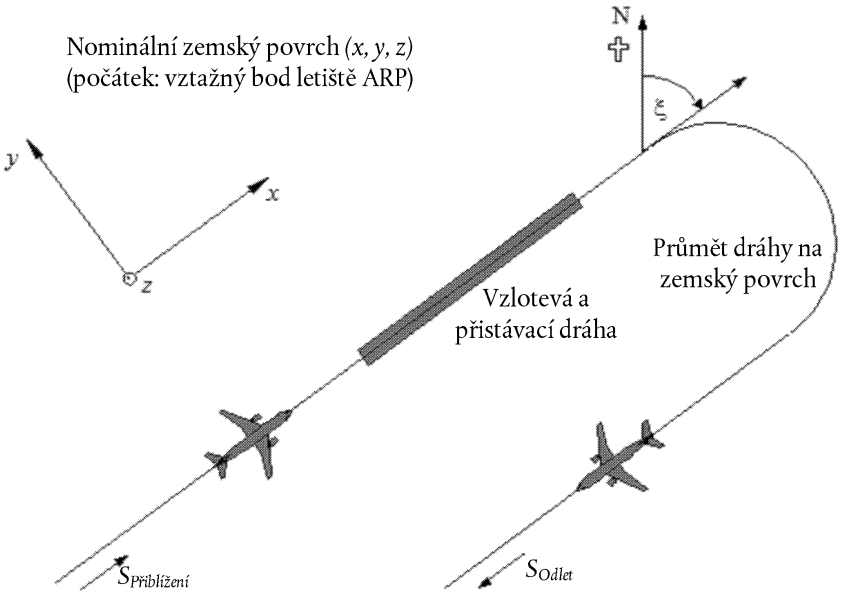
2.7.10. *Souřadnicové systémy*

Místní souřadnicový systém

Místní souřadnicový systém (*x,y,z*) je založen na kartézských souřadnicích a svůj počátek (0,0,0) má ve vztažném bodě letiště (X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}), kde Z_{ARP} je referenční nadmořská výška letiště a $z = 0$ definuje nominální zemský povrch, na kterém se obvykle vypočítávají izofony. Kurz letadla ξ v rovině *xy* se měří od magnetického severu ve směru hodinových ručiček (viz **obrázek 2.7.b**). Všechna místa pozorovatele, základní vypočtená souřadnicová síť a body izofon se udávají v místních souřadnicích ([1]).

Obrázek 2.7.b

Místní souřadnicový systém (*x,y,z*) a pevná souřadnice průmětu dráhy na zemský povrch *s*



([1]) Osy místních souřadnic jsou obvykle rovnoběžné s osami mapy, na níž jsou izofony vyznačeny. Někdy je však užitečné zvolit osu *x* rovnoběžně se vzletovou a přistávací dráhou, aby bylo možno získat symetrické izofony, aniž by bylo nutné použít podrobnou souřadnicovou síť vytvořenou počítačem (viz **oddíly 2.7.26 až 2.7.28**).

▼**M2**

Pevný souřadnicový systém průmětu dráhy na zemský povrch

Tato souřadnice je specifická pro každý průmět dráhy na zemský povrch a představuje vzdálenost *s* měřenou na dráze ve směru letu. Pro odletové dráhy se s měří od počátku rozjezdu, pro přibližovací dráhy od prahu dráhy pro přistání. Hodnota *s* se tedy stává negativní v oblastech

— za počátkem rozjezdu v případě odletů a

— před přejetím prahu dráhy pro přistání v případě přibližování.

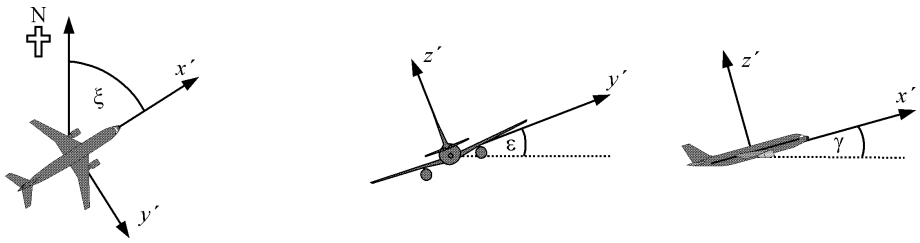
Letové provozní parametry jako výška, rychlost a nastavení výkonu jsou vyjádřeny jako funkce *s*.

Souřadnicový systém letadla

Pevný souřadnicový systém letadla tvořený kartézskými souřadnicemi (*x′,y′,z′*) je odvozen od skutečné polohy letadla. Systém os je definován úhlem stoupání γ, směrem letu ξ a úhlem příčného náklonu ε (viz **obrázek 2.7.c**).

Obrázek 2.7.c

Pevný souřadnicový systém letadla (x′,y′,z′)



Zohlednění topografických podmínek

V případech, kdy musí být vzata v úvahu topografie (viz oddíl 2.7.6), musí být při odhadu vzdálenosti šíření d souřadnice výšky letadla z nahrazena rovnicí $z' = z - z_o$ (kde z_o výraz je souřadnicí z místa pozorovatele O). Geometrie mezi letadlem a pozorovatelem je zobrazena na **obrázku 2.7.d**. Definice d a ℓ viz oddíly 2.7.14 až 2.7.19 ([1]).

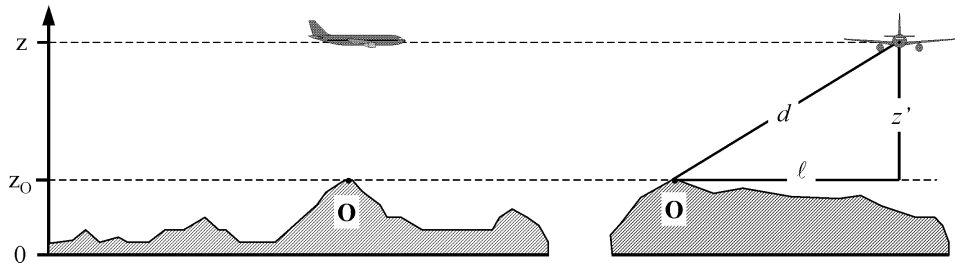
([1]) *V případě nerovného povrchu je možné, aby byl pozorovatel nad letadlem; v takovém případě pro výpočet šíření zvuku je z′ (a odpovídající úhel výšky β – viz kapitola 4) stanoveno jako nulové.*

▼M2

Obrázek 2.7.d

Výška zemského povrchu podél (nalevo) a bočně (napravo) od průmětu dráhy na zemský povrch

(Nominální zemský povrch z = 0 prochází vztažným bodem letiště. O je místo pozorovatele.)



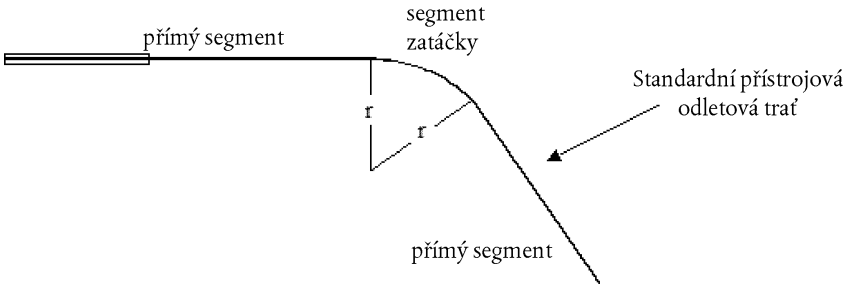
2.7.11. *Průměty drah na zemský povrch*

Průměty středních drah na zemský povrch

Průmět střední dráhy na zemský povrch definuje střed pásu drah, po nichž se pohybují letadla na konkrétní trati. Pro účely modelování leteckého hluku je určen buď i) předpisovými provozními údaji, jako jsou pokyny udělované pilotům v leteckých informačních příručkách, anebo ii) statistickou analýzou radarových údajů, jak je vysvětleno v oddíle 2.7.9 – pokud je to dostupné a vhodné z hlediska potřeb modelovací studie. Tvorba dráhy z provozních pokynů je obvykle celkem jednoduchá, neboť tyto pokyny stanovují sled úseků, které jsou buď přímé – definované délkou a kurzem, nebo ve tvaru oblouku kružnice určeného mírou zakřivení a změnou kurzu; pro ilustraci viz **obrázek 2.7.e**.

Obrázek 2.7.e

Geometrie průmětu dráhy na zemský povrch z hlediska zatáček a přímých segmentů



Přizpůsobení průmětu střední dráhy na zemský povrch podle radarových údajů je složitější, za prvé proto, že skutečné zatáčky jsou prováděny různou rychlostí, a za druhé proto, že jeho linie je zastřena rozptylem údajů. Jak bylo již vysvětleno, formalizované postupy nebyly dosud vyvinuty a v praxi je běžné přizpůsobovat segmenty, přímé i zakřivené, průměrným polohám vypočítaným z průsečíků radarových tratí v intervalech na trase. V budoucnu budou pravděpodobně vypracovány počítačové algoritmy pro provedení tohoto úkolu, ale v současnosti je na tvůrci

▼M2

modelu, aby rozhodl, jak dostupné údaje využít co nejlépe. Důležitým faktorem je, že rychlost letadla a poloměr zatáček diktují úhel příčného náklonu a – jak bude ukázáno v oddíle 2.7.19 – hluk na zemském povrchu je určován asymetrií zvukového záření v okolí dráhy letu a také polohou samotné dráhy letu.

Teoreticky by hladký přechod z přímého letu do zatáčky o pevném poloměru vyžadoval okamžité uplatnění úhlu příčného náklonu ε, což je fyzicky nemožné. Ve skutečnosti trvá určitou dobu, než úhel příčného náklonu dosáhne hodnoty potřebné pro zachování stanovené rychlosti a poloměru zatáčky *r*, kdy se poloměr zatáčky zužuje od nekonečna až po *r*. Pro účely modelování je možné změnu poloměru ignorovat a předpokládat, že úhel příčného náklonu se neustále zvyšuje od nuly (nebo jiné počáteční hodnoty) až po ε na začátku zatáčky a že bude příští hodnotou ε na konci zatáčky ([1]).

▼M6

Boční rozptyl drah

▼M2

Tam, kde je to možné, se při určení bočního rozptylu a reprezentativních dílčích drah musí vycházet z odpovídajících minulých zkušeností s letištěm, které je předmětem studie; zpravidla pomocí analýzy vzorků radarových údajů. Prvním krokem je seskupit údaje podle jednotlivých tratí. Pro odletové dráhy je charakteristický podstatný boční rozptyl, který musí být pro přesné modelování vzat v úvahu. Příletové trasy zpravidla splývají do velmi úzkého pásu kolem dráhy konečného přiblížení a obvykle postačí zobrazit všechny přílety jednou drahou. Jestliže však jsou pásy přiblížení v oblasti izofon široké, může být nutné je zobrazit prostřednictvím dílčích drah stejně jako odletové tratě.

Je obvyklou praxí zacházet s údaji o jedné trati jako se vzorkem celé množiny tratí; tj. aby byla zobrazena jako jeden průmět střední dráhy na zemský povrch a jeden soubor rozptýlených dílčích drah. Jestliže však z kontroly vyplyne, že se údaje pro jednotlivé kategorie letadel nebo různé druhy provozu významně liší (např. kdyby velká a malá letadla měla podstatně odlišné poloměry zatáček), může být žádoucí další rozdělení údajů do různých pásů. Pro každý pás se nejprve určí boční rozptyl průmětů drah jako funkce vzdálenosti; poté se pohyby na základě statistických údajů o distribuci drah rozdělí mezi průmět střední dráhy na zemský povrch a vhodný počet rozptýlených dílčích drah.

Vlivy rozptylu tratí obvykle není rozumné ignorovat, a proto, neexistují-li měřené údaje o pásech, musí být jmenovité boční rozložení napříč a svisle k průmětu střední dráhy na zemský povrch určeny pomocí konvenční distribuční funkce. Vypočtené hodnoty hlukových indexů nejsou zvlášť citlivé na přesný tvar boční distribuce: normální (Gaussovo) rozdělení poskytuje přiměřený popis mnoha pásů drah měřených radarem.

([1]) Nejvhodnější způsob provedení se ponechává na uživateli, jelikož bude záviset na způsobu definování poloměru zatáček. Je-li výchozím bodem sled přímých nebo zaoblených úseků, poměrně snadnou možností je vložit na začátek zatáčky a na její konec přechodové segmenty s úhlem příčného náklonu, ve kterých letadlo zatáčí rovnoměrným tempem (vyjádřeným např. v °/m nebo °/s).

▼M2

Typicky se používá sedmibodová diskrétní aproximace (tj. zobrazení bočního rozptylu šesti dílčími drahami rovnoměrně umístěnými podél průmětu střední dráhy na zemský povrch. Rozmístění dílčích drah závisí na směrodatné odchylce funkce bočního rozptylu.

U drah s běžnou distribucí, se směrodatnou odchylkou *S*, leží 98,8 % drah v koridoru, jehož hranice jsou v rozmezí ± 2,5×*S*. V **tabulce 2.7.a** je uvedeno rozmístění šesti dílčích drah a procentní podíl na celkových pohybech přidělený každé z těchto dílčích drah. Hodnoty pro jiný počet dílčích drah obsahuje **dodatek C**.

Tabulka 2.7.a

Procentní podíly dílčích drah na pohybech při normální distribuční funkci se směrodatnou odchylkou *S* při sedmi dílčích drahách (průmět střední dráhy na zemský povrch je dílčí dráha 1)

Číslo dílčí dráhy	Poloha dílčí dráhy	Procentní podíl dílčí dráhy na pohybech
7	– 2,14 × *S*	3 %
5	– 1,43 × *S*	11 %
3	– 0,71 × *S*	22 %
1	0	28 %
2	0,71 × *S*	22 %
4	1,43 × *S*	11 %
6	2,14 × *S*	3 %

Směrodatná odchylka *S* je funkcí souřadnice *s* podél průmětu střední dráhy na zemský povrch. Lze ji určit – spolu s popisem průmětu střední dráhy na zemský povrch – v tabulce údajů o letové dráze uvedené v **dodatku A3**. Jestliže nejsou k dispozici ukazatele se směrodatnou odchylkou, např. z radarových údajů popisujících srovnatelné dráhy letu, doporučuje se použít tyto hodnoty (for = pro):

pro dráhy se zatáčkami o poloměru menším než 45 stupňů:

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

pro dráhy se zatáčkami o poloměru větším než 45 stupňů:

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

Pro praktické účely se předpokládá, že *S(s)* je rovno nule mezi začátkem zatáčky a *s* = 2 700 m nebo s = 3 300 m v závislosti na počtu zatáček. S tratěmi, jež obsahují více než jednu zatáčku, se musí zacházet jako podle rovnice (2.7.2). U příletů lze boční rozptyl zanedbat v pásmu 6 000 m od bodu dosednutí.

▼M2

2.7.12. *Profily drah letu*

Profil dráhy letu je popis pohybu letadla ve svislé rovině nad průmětem dráhy na zemský povrch, pokud jde o jeho polohu, rychlost, úhel příčného náklonu a nastavení výkonu motoru. Jedním z nejdůležitějších úkolů, před nimiž stojí uživatel modelu, je určení profilů letu letadel, které přiměřeně splňují požadavky pro uplatnění modelování – účelně, bez nadměrné spotřeby času a zdrojů. K dosažení vysoké přesnosti profily přirozeně musí odrážet co nejvěrněji provoz letadel, který mají zobrazovat. To vyžaduje spolehlivé informace o atmosférických podmínkách, typech a variantách letadel, provozních hmotnostech a provozních postupech – různých nastaveních tahu a vztlakových klapek a kompenzací mezi změnami výšky a rychlosti – vše náležitě přepočtené na průměrné hodnoty za požadované (požadovaná) časové (časová) období. Takové podrobné informace často nejsou dostupné, ale to nemusí nýt nutně na překážku; i když existují, musí tvůrce modelu uplatnit vlastní úsudek, aby nalezl vyvážený poměr mezi přesností a podrobností vstupních informací na jedné straně a potřebami izofonních výstupů a jejich využitím na straně druhé.

Syntéza profilů letu z „procedurálních kroků“ získaných z databáze údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel nebo od provozovatelů letadel je popsána v oddíle 2.7.13 a v **dodatku B**. Uvedený postup, který je obvykle jedinou cestou, kterou má tvůrce modelu k dispozici, pokud nejsou dostupné radarové údaje, poskytuje geometrii dráhy letu a s ní spojené změny rychlosti a tahu. Obvykle lze předpokládat, že všechna (obdobná) letadla v pásu drah, bez ohledu na to, zda jsou přiřazena k průmětu střední dráhy na zemský povrch nebo k rozptýleným dílčím drahám, se přidržují profilu průmětu středové dráhy na zemský povrch.

Kromě databáze údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel, která obsahuje standardní informace o procedurálních krocích, jsou nejlepším zdrojem spolehlivým informací, tj. postupů, které používají, a typických hmotností, s nimiž létají, provozovatelé letadel. Pro jednotlivé lety je nejlepším a nejspolehlivějším zdrojem zapisovač letových údajů (FDR) letadla, z něhož lze získat všechny příslušné údaje. Avšak i když takové údaje jsou k dispozici, je úkol jejich předzpracování velmi náročný. Tudíž je běžným praktickým řešením provádět kvalifikované předpoklady ohledně středních hmotností a provozních postupů, což je rovněž v souladu s potřebou úsporného modelování.

Před přijetím *standardních* procedurálních kroků uvedených v databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel (což se obvykle předpokládá, nejsou-li známy skutečné postupy) je třeba zachovat obezřetnost. Jedná se o standardizované postupy, které jsou široce uplatňovány, ale provozovatelé je v konkrétních případech mohou, ale nemusí použít. Důležitým faktorem je určení tahu motorů při vzletu (a někdy při stoupání), který může do určité míry záviset na převládajících okolnostech. V praxi je zejména běžné, že při odletu se sníží úroveň tahu (z dostupného maxima), aby se prodloužila životnost motoru. **Dodatek B** obsahuje pokyny ohledně zobrazení typické praxe; to obecně poskytne reálnější izofony než předpoklad plného tahu. Jestliže však například jsou vzletové a přistávací dráhy krátké a/nebo průměrné teploty vzduchu jsou vysoké, bude plný tah reálnějším předpokladem.

▼M2

Při modelování skutečných scénářů může být dosaženo větší přesnosti, jestliže se tyto jmenovité informace doplní nebo nahradí radarovými údaji. Profily letu je možné určit z radarových údajů podobně jako boční průměty střední dráhy na zemský povrch – avšak pouze po rozdělení provozu podle typů a variant letadel a někdy i podle hmotnosti nebo délky letu (avšak nikoli podle rozptylu) – s cílem získat pro každou z těchto podskupin střední profil výšky a rychlosti v porovnání překonané pozemní vzdálenosti. Při následném slučování s průměty drah na zemský povrch je opět tento jediný profil normálně přidělen průmětu střední dráhy na zemský povrch stejně jako dílčím drahám.

Jestliže známe hmotnost letadla, je možné změny rychlosti a hnacího tahu vypočítat metodou procedurálních kroků pomocí rovnic pohybu. Předtím je užitečné předzpracovat údaje tak, aby se v maximální možné míře snížily vlivy radarových chyb, jež mohou ohrozit spolehlivost odhadů zrychlení. Prvním krokem je v každém případě určit profil dosazením přímých segmentů pro zobrazení příslušných fází letu; přičemž každý segment je náležitě klasifikován; tj. jako rozjezd nebo dojezd, stoupání nebo klesání konstantní rychlostí, snížení tahu nebo zrychlení/zpomalení se změnou nebo beze změny vztlakových klapek. Nezbytnými vstupy jsou rovněž hmotnost letadla a stav ovzduší.

▼M6

Zdroj hluku z letadel je nutné zadat v minimální výšce 1,0m (3,3ft) nad úrovní letiště nebo případně nad výškou terénu vzletové dráhy.

▼M2

V oddíle 2.7.11 je objasněno, že zvláštní pozornost je třeba věnovat zohlednění bočního rozptylu drah letu kolem průmětů nominálních nebo středních tratí. Pro vzorky radarových údajů je typické obdobné rozptýlení drah letu ve svislé rovině. Není však obvyklé v praxi modelovat svislý rozptyl jako nezávislou proměnnou; vzniká hlavně v důsledku rozdílné hmotnosti letadel a rozdílných provozních postupů, které se zohledňují při předběžném zpracování vstupních údajů o provozu.

▼M6

2.7.13. *Tvorba segmentů dráhy letu*

Každá dráha letu musí být definována souborem souřadnic (uzlů) segmentů a letových parametrů. Nejprve se určí souřadnice segmentů průmětu dráhy na zemský povrch. Poté se vypočítá profil letu, přičemž je třeba mít na paměti, že pro daný soubor procedurálních kroků je profil závislý na průmětu dráhy na zemský povrch; například při stejném tahu a rychlosti je stoupavost letadla v zatáčkách nižší než při přímém letu. Následně se pro letadlo na vzletové dráze (rozjezd při vzletu nebo dojezd při přistání) a pro letadlo poblíž vzletové dráhy (počáteční stoupání nebo konečné přiblížení) provede dílčí segmentace. Dále musí být provedena dílčí segmentace segmentů letu s výrazně rozdílnými rychlostmi v počátečním a koncovém bodu. Aby vznikly trojrozměrné segmenty dráhy letu, stanoví se dvourozměrné segmenty souřadnic průmětů dráhy na zemský povrch ([1]), které se pak spojí do dvourozměrného profilu letu. Nakonec se odstraní všechny body dráhy letu, které jsou příliš blízko sebe.

([1]) Za tímto účelem by celková délka průmětu dráhy na zemský povrch měla být vždy větší než délka profilu letu. Toho lze v případě potřeby dosáhnout přidáním přímých segmentů o vhodné délce za poslední segment průmětu dráhy na zemský povrch.

▼**M6**

Profil letu

Parametry popisující každý segment profilu letu na začátku (index 1) a na konci (index 2) segmentu jsou:

s_1, s_2 vzdálenost podél průmětu dráhy na zemský povrch,

z_1, z_2 výška letadla,

V_1, V_2 traťová rychlost,

P_1, P_2 parametr výkonu motoru související s emisí hluku (odpovídající výkonu, pro který jsou definovány křivky závislosti NPD) a

ε_1, ε_2 úhel příčného náklonu.

Pro vytvoření profilu letu ze souboru procedurálních kroků (*syntéza dráhy letu*) se segmenty tvoří postupně, aby byly dosaženy požadované podmínky v koncových bodech. Parametry koncového bodu každého segmentu se stávají parametry výchozího bodu následujícího segmentu. Při výpočtu každého segmentu jsou známy parametry na jeho počátku; požadované podmínky na jeho konci se stanoví podle procedurálních kroků. Kroky samotné jsou definovány standardy hlučnosti a výkonnosti letadel nebo je určí uživatel (např. z letových příruček letadel). Koncovými podmínkami jsou obvykle výška a rychlost; úkolem tvorby profilu je určit vzdálenost na trati, kterou letadlo uletí při dosahování těchto podmínek. Nedefinované parametry se určí prostřednictvím výpočtů provedení letu, které jsou popsány v **dodatku B**.

Je-li průmět dráhy na zemský povrch přímý, je možné body profilu a související letové parametry určit nezávisle na průmětu dráhy na zemský povrch (úhel příčného náklonu je vždy nulový). Průměty dráhy na zemský povrch jsou však jen zřídka přímé; obvykle obsahují zatáčky a pro dosažení nejlepších výsledků musí být tyto zatáčky zohledněny při určení dvojrozměrného profilu letu, kdy je nezbytné rozdělit segmenty profilu v uzlových bodech průmětu dráhy na zemský povrch tak, aby bylo možné zanést změny úhlu příčného náklonu. Délka následujícího segmentu zpravidla zpočátku není známa a vypočítá se prozatímně, přičemž se předpokládá, že úhel příčného náklonu se nezmění. Pokud se následně zjistí, že tento prozatímní segment se prostírá na jednom nebo více uzlových bodech průmětu dráhy na zemský povrch, přičemž první z nich se nachází v s, konkrétně $s_1 s < < s_2$, segment se v s ukončí a tamní parametry se vypočítají pomocí interpolace (viz dále). Tyto parametry se stávají parametry koncového bodu stávajícího segmentu a parametry výchozího bodu nového segmentu – který má na konci stále stejné cílové podmínky. Pokud neexistuje žádný uzlový bod, který by zasahoval do průmětu dráhy na zemský povrch, prozatímní segment se potvrdí.

Mají-li být vlivy zatáček na profil letu ignorovány, použije se řešení přímého letu, jediného segmentu, avšak údaj o úhlu příčného náklonu se ponechá pro následné použití.

Bez ohledu na to, zda jsou v plném rozsahu modelovány vlivy zatáček, či nikoli, je každá trojrozměrná dráha letu tvořena sloučením dvojrozměrného profilu letu s dvojrozměrným průmětem jeho dráhy na zemský povrch. Výsledkem je sled souborů souřadnic (x, y, z), z nichž každá představuje uzlový bod segmentovaného průmětu dráhy na zemský povrch, uzlový bod profilu letu nebo obojí, přičemž u bodů profilu jsou uvedeny odpovídající hodnoty výšky z, traťové rychlosti V, úhlu příčného náklonu ε a výkonu motorů P. Pro bod dráhy (x, y), který leží mezi koncovými body segmentu profilu letu, se letové parametry interpolují takto:

▼M6

$$z = z_1 + f \cdot (z_2 - z_1) \quad (2.7.3)$$

$$V = \sqrt{V_1^2 + f \cdot \left(V_2^2 - V_1^2\right)} \quad (2.7.4)$$

$$\varepsilon = \varepsilon_1 + f \cdot (\varepsilon_2 - \varepsilon_1) \quad (2.7.5)$$

$$P = \sqrt{P_1^2 + f \cdot \left(P_2^2 - P_1^2\right)} \quad (2.7.6)$$

kde

$$f = (s - s_1) / (s_2 - s_1) \quad (2.7.7)$$

Povšimněte si, že u z a ε se předpokládá, že se mění lineárně se vzdáleností, avšak u V a P se předpokládá, že se mění lineárně s časem (konkrétně konstantní zrychlení ([1])).

Při přizpůsobování segmentů profilu letu podle radarových údajů (*analýza dráhy letu*) se všechny vzdálenosti a výšky koncových bodů a rychlosti a úhly příčného náklonu v těchto bodech určují přímo z těchto údajů; pouze nastavení výkonu motoru se musí vypočítat pomocí rovnic výkonnosti. Také průmět dráhy na zemský povrch a souřadnice profilu letu mohou být přizpůsobeny odpovídajícím způsobem, a je to tedy obvykle celkem jednoduché.

Rozjezd při vzletu

Při vzletu, kdy letadlo zrychluje mezi bodem uvolnění brzd (také nazývaným počátek rozjezdu (*SOR*)) a bodem odpoutání, dochází na úseku 1 500 až 2 500 m k prudké změně rychlosti z nuly až na přibližně 80 až 100 m/s.

Rozjezd při vzletu se tak rozdělí na segmenty o rozdílné délce, přičemž v každém z nich se rychlost letadla mění o konkrétní přírůstek ΔV, který není větší než 10 m/s (přibližně 20 uzlů). Ačkoli se zrychlení během rozjezdu při vzletu ve skutečnosti mění, je pro tento účel přiměřený předpoklad konstantního zrychlení. V tomto případě ve fázi vzletu je V_1 počáteční rychlost, V_2 je rychlost při vzletu, n_{TO} počet segmentů vzletu a s_{TO} je ekvivalentní vzletová vzdálenost. Pro ekvivalentní vzletovou vzdálenost s_{TO} (viz **dodatek B**), rychlost při vzletu V_1 a rychlost při vzletu V_{TO} je počet n_{TO} segmentů rozjezdu

$$n_{TO} = int\ (1 + (V_{TO} - V_1)\ /10) \quad (2.7.8)$$

a tedy změna rychlosti podél segmentu je

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

a čas Δt na každý segment (za předpokladu konstantního zrychlení) je

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

([1]) Dokonce i když nastavení výkonu motoru zůstává v celém segmentu konstantní, hnací síla a zrychlení se mohou měnit v důsledku různé hustoty vzduchu v různých výškách. Pro účely hlukového modelování jsou však tyto změny obvykle zanedbatelné.

▼**M6**

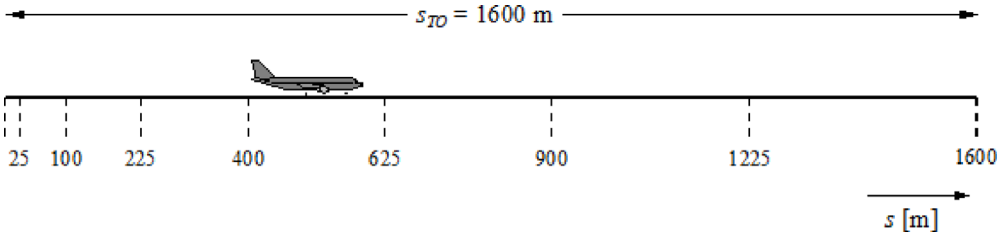
Délka $s_{TO,k}$ segmentu k ($1 \leq k \leq n_{TO}$) rozjezdu při vzletu pak je:

$$s_{TO,k} = (k - 0{,}5) \cdot \Delta V \cdot \Delta t = \frac{(2k-1) \cdot s_{TO}}{{n_{TO}}^2} \qquad (2.7.11)$$

Příklad: Při vzletové vzdálenosti s_{TO} = 1 600 m, V_1 = 0 m/s a V_2 = 75 m/s se získá n_{TO} = 8 segmentů o délce v rozmezí 25 až 375 metrů (viz **obrázek 2.7.g**):

Obrázek 2.7.g

Segmentace rozjezdu při vzletu (příklad s osmi segmenty)



Podobně jako je tomu u změn rychlosti, také tah letadla se v každém segmentu mění o konstantní přírůstek ΔP, který se vypočte jako

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

kde P_{TO} označuje tah letadla v bodě odpoutání a P_{init} označuje tah letadla na počátku rozjezdu při vzletu.

Důvodem pro použití tohoto konstantního přírůstku tahu (místo aby se použila kvadratická rovnice 2.7.6) je zajistit soulad s lineárním vztahem mezi tahem a rychlostí v případě letadel s proudovými motory.

Důležité upozornění: Výše uvedené rovnice a příklady implicitně předpokládají, že bude počáteční rychlost letadla na začátku vzletové fáze nula. To odpovídá běžné situaci, kdy se letadla začínají rozjíždět a zrychlovat z bodu uvolnění brzd. Existují ovšem také situace, kdy může letadlo začít zrychlovat ze své pojížděcí rychlosti, aniž by zastavilo na kraji dráhy. V takovém případě nenulové počáteční rychlosti V_{init} je nutné použít namísto rovnic 2.7.8, 2.7.9 následující „zobecněné“ rovnice: 2.7.10 a 2.7.11.

$$\begin{cases} n_{TO} = int(1 + |V_2 - V_1|/10) \\ \Delta V = (V_2 - V_1)/n \\ \Delta t = \dfrac{2 \cdot s}{(V_2 + V_1) \cdot n} \\ s_k = \left(V_1 + \Delta V \cdot (k - 0{,}5)\right) \cdot \dfrac{2 \cdot s}{(V_2 + V_1) \cdot n} \end{cases} \qquad (2.7.13)$$

V tomto případě je pro fázi vzletu V_1 počáteční rychlostí V_{init}, V_2 je vzletovou rychlostí V_{TO}, n je počet segmentů vzletu n_{TO}, s je ekvivalent vzletové vzdálenosti s_{TO} a s_k je délka $s_{TO,k}$ segmentu k (1[symbol]k[symbol]n).

Dojezd při přistání

Ačkoli je dojezd při přistání v zásadě obrácený postup než rozjezd při vzletu, je třeba věnovat zvláštní pozornost

▼M6

— *reverznímu tahu*, který se někdy používá ke zpomalení letadla, a

— letounům opouštějícím vzletovou a přistávací dráhu po zpomalení (letadlo, které opustí dráhu, již nepřispívá k leteckému hluku, protože hluk vzniklý při pojíždění se nezohledňuje).

Na rozdíl od délky rozjezdu při vzletu, která je odvozena od parametrů výkonnosti letadla, délka zastavení s_{stop} (vzdálenost od bodu dosednutí do bodu, v němž letadlo opustí vzletovou a přistávací dráhu) nezávisí pouze na konkrétním letadle. Minimální délku rozjezdu lze sice odhadnout na základě hmotnosti a výkonnosti letadla (a dostupného reverzního tahu), ale skutečná délka zastavení závisí také na poloze pojezdových drah, na provozní situaci a na předpisech příslušného letiště upravujících použití reverzního tahu.

Použití reverzního tahu není standardní postup – používá se pouze tehdy, jestliže potřebného zpomalení není možné dosáhnout použitím kolových brzd. (Reverzní tah může být mimořádně rušivý, neboť rychlá změna výkonu motoru z volného chodu na zpětný chod vyvolává náhlý a intenzivní hlukový impulz.)

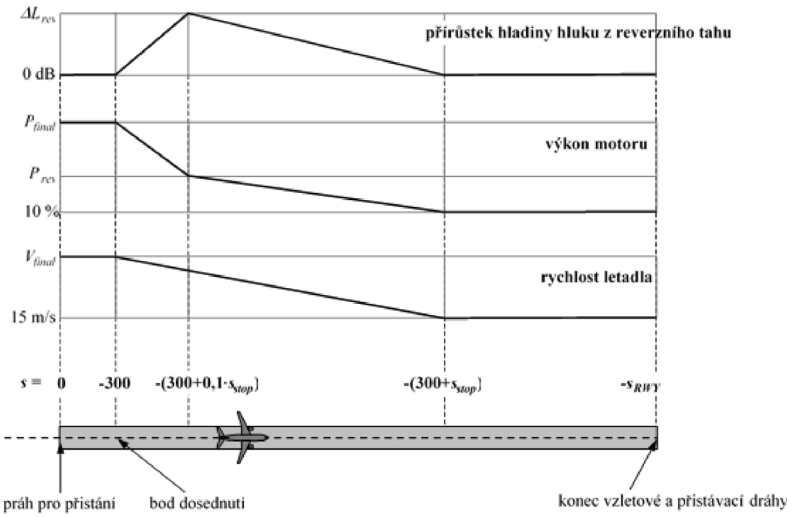
Většina vzletových a přistávacích drah se však používá pro odlety i pro přistání, a reverzní tah má tedy na izofony velmi malý vliv, protože v celkové zvukové energii v blízkosti vzletové a přistávací dráhy převažuje hluk vznikající při vzletech. Příspěvky reverzního tahu k izofonám mohou být významné jen tehdy, je-li dráha vyhrazena pouze pro přistávání.

Z fyzikálního hlediska je hluk reverzního tahu velmi složitý proces, ale vzhledem k jeho relativně menšímu významu pro izofony leteckého hluku může být modelován zjednodušeně – rychlá změna výkonu motoru se zohlední prostřednictvím vhodné segmentace.

Je jasné, že modelování dojezdu při přistání je složitější než modelování hluku rozjezdu při vzletu. Nejsou-li k dispozici podrobnější informace, pro běžné použití se doporučuje použít následující předpoklady pro zjednodušené modelování (viz **obrázek 2.7.h.1**).

Obrázek 2.7.h.1

Modelování dojezdu při přistání



▼M6

Letadlo přelétává práh pro přistání (který má na průmětu dráhy přiblížení na zemský povrch souřadnici $s = 0$) ve výšce 50 stop a pak dál klesá po sestupové dráze, dokud nedosedne na zem. Pro úhel sestupové roviny 3° se bod dosednutí nachází 291 m za prahem pro přistání (jak je vidět na obrázku 2.7.h.1). Poté letadlo zpomaluje po celé délce zastavení s_{stop} – letadlo, pro které jsou konkrétní hodnoty uvedeny v databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel – z rychlosti konečného přiblížení V_{final} na 15 m/s. Vzhledem k rychlým změnám rychlosti během tohoto segmentu je třeba provést další segmentaci tohoto segmentu, a to stejným způsobem jako v případě rozjezdu při vzletu (nebo v případě vzdušných segmentů s rychlými změnami rychlosti), pomocí zobecněných rovnic 2.7.13 (jelikož rychlost pojíždění se nerovná nule). Výkon motoru se mění od výkonu při konečném přiblížení v bodě dosednutí až k nastavení výkonu reverzního tahu P_{rev} na úseku o délce $0{,}1 \bullet s_{stop}$, poté se sníží na 10 % maximálního dostupného výkonu na zbývajícím úseku o délce 90 % délky zastavení. Až do konce vzletové/přistávací dráhy (při $s = -s_{\mathrm{RWY}}$) zůstává rychlost letadla konstantní.

Křivky závislosti NPD pro reverzní tah databáze údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel v současnosti neobsahuje, a pro modelování tohoto vlivu je proto nezbytné vycházet z konvenčních křivek. Typicky výkon reverzního tahu P_{rev} představuje přibližně 20 % nastavení plného výkonu a doporučuje se použít tuto hodnotu, pokud nejsou k dispozici žádné provozní informace. Při daném nastavení výkonu však reverzní tah většinou způsobuje podstatně větší hluk než tah vpřed a k hladině hlukové události odvozené z údajů NPD se musí uplatnit přírůstek ΔL, který se zvyšuje od nuly až po hodnotu ΔL_{rev} (prozatím se doporučuje stanovit ji na 5 dB ([1])) na úseku $0{,}1 \bullet s_{stop}$ a poté po zbylou část délky zastavení lineárně klesá až na nulu.

Segmentace segmentu počátečního stoupání a segmentu konečného přiblížení

Geometrie mezi segmentem a bodem příjmu se v segmentech počátečního stoupání a konečného přiblížení zejména vzhledem k pozicím pozorovatele po straně letové dráhy rychle mění, přičemž se při stoupání či klesání letadla v tomto počátečním/konečném segmentu rovněž rychle mění výškový úhel (*úhel beta*). Ze srovnání s výpočty velmi malých segmentů vyplývá, že v případě jediného vzdušného segmentu (nebo jejich omezeného počtu) stoupání nebo přiblížení pod určitou výškou (vzhledem k dráze) dochází k nedostatečné aproximaci zvuku po stranách dráhy letu pro integrované systémy měření. To je způsobeno aplikací jediné úpravy bočního útlumu jednotlivých segmentů, což odpovídá hodnotě výškového úhlu u jednoho konkrétního segmentu, zatímco výsledkem rychlé změny tohoto parametru jsou významné odchylky bočního útlumu podél jednotlivých segmentů. Přesnost výpočtu zlepšuje dílčí segmentace vzdušných segmentů počátečního stoupání a závěrečného přiblížení. Počet dílčích segmentů a jejich délka určují „granularitu“ změny bočního útlumu, která bude zohledněna. S ohledem na vyjádření celkového bočního útlumu u letadel s motory umístěnými na trupu lze uvést, že pro mezní změnu bočního útlumu o 1,5 dB v každém dílčím segmentu musí být segmenty stoupání a přiblížení nacházející se pod výškou 1 289,6 m (4 231 ft) nad dráhou dále segmentovány na základě následujícího souboru hodnot výšky:

([1]) Tato hodnota byla doporučena v předchozím vydání dokumentu organizace ECAC č. 29, avšak je stále považována za prozatímní, dokud nebudou získány další podpůrné experimentální údaje.

▼M6

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

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

U každého původního segmentu pod 1 289,6 m (4 231 ft) se výše uvedené výšky použijí tak, že se stanoví, která výška z výše uvedeného souboru je nejbližší původní výšce koncového bodu (u segmentu stoupání) nebo výšce počátečního bodu (u segmentu přiblížení). Skutečné výšky dílčích segmentů, z_i, by pak byly vypočítány pomocí vzorce:

$zi = ze\ [z'i / z'N]\ (i = k..N)$

kde:

z_e je původní výška koncového bodu segmentu (u stoupání) nebo výška počátečního bodu segmentu (u přiblížení)

z'_i je i-tý člen výše uvedeného souboru hodnot výšky

z'_N je výška z výše uvedeného souboru hodnot výšek, která je nejbližší výšce z_e

k označuje index prvního členu souboru hodnot výšek, pro které je vypočítané z_k vždy větší než výška koncového bodu předchozího původního segmentu stoupání nebo výška počátečního bodu následujícího původního segmentu přiblížení, jež jsou dále segmentovány.

Ve specifických případech segmentu počátečního stoupání nebo segmentu konečného přiblížení *k = 1*, ovšem v obecnějším případě vzdušných segmentů nespojených s dráhou bude *k* větší než 1.

Příklad segmentu počátečního stoupání:

Je-li výška koncového bodu původního segmentu z_e = 304,8 m, pak ze souboru hodnot výšek zjistíme, že 214,9 m < z_e < 334,9 m a výška ze souboru výšek nejbližší k z_e je z'_7 = 334,9 m. Výška koncových bodů dílčích segmentů se pak vypočítá takto:

$z_i = 304,8\ [z'_i / 334,9]\ pro\ i = 1\ až\ 7$

(všimněte si, že v tomto případě *k =1*, protože se jedná o segment počátečního stoupání)

Tedy z_1 by byla 17,2 m a z_2 by byla 37,8 m atd.

Segmentace vzdušných segmentů

V případě vzdušných segmentů, kdy v rámci segmentu dochází ke značné změně rychlosti, musí být tento segment dále rozdělen, stejně jako je tomu u rozjezdu nebo dojezdu, konkrétně:

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

kde V_1 je rychlost na počátku segmentu a V_2 je rychlost na konci segmentu. Odpovídající parametry dílčích segmentů se vypočítají podobně jako v případě rozjezdu na zemi pomocí rovnic 2.7.9 až 2.7.11.

Průmět dráhy na zemský povrch

Průmět dráhy na zemský povrch, ať se jedná o průmět střední dráhy, nebo rozptýlených dílčích drah, je určen řadou souřadnic (*x, y*) na zemském povrchu (získaných například z radarových informací) nebo sledem vektorových příkazů popisujících přímé segmenty a oblouky kružnice (zatáčky se stanoveným poloměrem *r* a změnou kurzu $\Delta\xi$).

▼M6

Pro modelování segmentace je oblouk zobrazen sledem přímých segmentů zasazených do dílčích oblouků. V segmentech průmětu dráhy na zemský povrch se sice výslovně nevyskytují, ale náklony letadla při zatáčkách ovlivňují jejich definici. **Dodatek B4** objasňuje, jak vypočítat úhly příčného náklonu při rovnoměrné zatáčce, ale tyto úhly se samozřejmě ve skutečnosti neuplatňují nebo okamžitě mizí. Jak postupovat v případě přechodů mezi přímým letem a letem v zatáčce nebo mezi jednou zatáčkou a druhou, bezprostředně na ni navazující, stanoveno není. Podrobnosti, které jsou ponechány na uživateli (viz **oddíl 2.7.11**), obvykle mohou mít na konečné izofony jen zanedbatelný vliv; hlavně je požadováno, aby se zamezilo ostrým přerušením na konci zatáček, čehož lze dosáhnout jednoduše například vložením krátkých přechodových segmentů, v nichž se úhel příčného náklonu mění lineárně se vzdáleností. Pouze ve zvláštním případě, kdy konkrétní zatáčka může mít převažující vliv na výsledné izofony, by bylo nezbytné modelovat dynamiku přechodu reálněji, vztáhnout úhel příčného náklonu ke konkrétním typům letadla a přijmout odpovídající rychlosti změny příčného náklonu. Zde stačí uvést, že koncové dílčí oblouky $\Delta\xi_{trans}$ v jakékoli zatáčce vyplývají z požadavků na změnu úhlu příčného náklonu. Zbývající část oblouku se změnou kurzu $\Delta\xi - 2\cdot\Delta\xi_{trans}$ stupňů se rozdělí na ns_{ub} podoblouků podle rovnice:

$$n_{sub} = int\ (1 + (\Delta\xi - 2\bullet\Delta\xi_{trans})/10 \qquad (2.7.15)$$

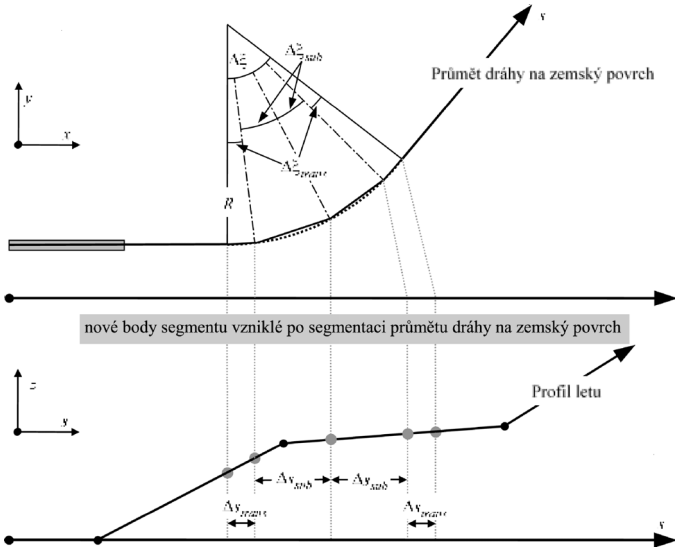
kde int(x) je funkce, která dává celé *číslo x*. Změna kurzu $\Delta\xi_{sub}$ v každém z půloblouků se pak vypočítá jako

$$\Delta\xi = (\xi - 2\bullet\Delta\xi_{trans}) \ / \ n_{sub} \qquad (2.7.16)$$

kde n_{sub} musí být dostatečně velké, aby se zajistilo, že $\Delta\xi_{sub} \leq 10$ stupňů. Segmentace oblouku (s výjimkou ukončujících dílčích přechodových segmentů) je znázorněna na **obrázku 2.7.h.2** ([1]).

Obrázek 2.7.h.2

Tvorba segmentů dráhy letu, kdy se zatáčka dělí na segmenty o délce Δ*s* (nahoře pohled ve vodorovné rovině, dole pohled ve svislé rovině)



([1]) Celková délka segmentované dráhy, definovaná takto jednoduše, je poněkud kratší než celková délka kruhové dráhy. Následná chyba v hodnotě izofony je však zanedbatelná, pokud jsou úhlové přírůstky menší než 30°.

▼M6

Jakmile se v rovině x–y vytvoří segmenty průmětu dráhy na zemský povrch, umístí se přes ně segmenty profilu letu (v rovině s–z), čímž vzniknou trojrozměrné segmenty dráhy (x, y, z).

Průmět dráhy na zemský povrch by měl vždy sahat od vzletové dráhy za vypočtenou souřadnicovou síť. Toho lze v případě potřeby dosáhnout přidáním přímého segmentu o vhodné délce za poslední segment průmětu dráhy na zemský povrch.

Celková délka profilu letu musí po spojení s průmětem dráhy na zemský povrch rovněž sahat od vzletové dráhy za vypočtenou souřadnicovou síť. Toho lze v případě nutnosti dosáhnout přidáním zvláštního bodu profilu:

— na konec profilu vzletu s hodnotami rychlosti a tahu rovnajícími se hodnotám v posledním bodu profilu vzletu a výškou lineárně extrapolovanou z posledního a předposledního bodu profilu nebo

— na začátek profilu přiblížení s hodnotami rychlosti a tahu rovnajícími se hodnotám v prvním bodu profilu přiblížení a výškou lineárně zpětně extrapolovanou z prvního a druhého bodu profilu.

Korekce segmentace vzdušných segmentů

Po odvození 3D segmentů dráhy letu postupem uvedeným v **oddíle 2.7.13** mohou být nutné další korekce segmentace, kterými se odstraní body dráhy letu, jež se nachází příliš blízko u sebe.

Jsou-li sousední body od sebe vzdáleny 10 metrů a méně a související rychlosti a tahy motoru jsou stejné, měl by být jeden z těchto bodů odstraněn.

▼M2

2.7.14. *Výpočet hluku pro jednotlivou událost*

Základem postupu modelování, který je zde podrobně popsán, je výpočet hladiny hluku hlukové události z informací o dráze letu popsaných v **oddílech 2.7.7. až 2.7.13**.

2.7.15. *Systémy měření jednotlivých událostí*

Zvuk vzniklý při pohybu letadla v místě pozorovatele se vyjadřuje jako „hladina zvuku (nebo hluku) jednotlivé události“, množství, které je indikátorem jeho dopadu na lidi. Přijatý zvuk se měří z hlediska hluku pomocí základní decibelové stupnice *L(t)*, která používá frekvenční vážení (nebo filtrování) s cílem napodobit vlastnosti lidského sluchu. Nejdůležitější stupnicí při modelování izofon leteckého hluku je hladina akustického tlaku A, L_A.

Systémem měření, který se nejčastěji používá pro zachycení celých událostí, jsou „hladiny expozice zvuku (nebo hluku) jednotlivé události“ L_E, které zohledňují veškerou zvukovou energii (nebo její větší část) při zvukových událostech. Zajištění časové integrace, se kterou je to spojeno, představuje nejsložitější úkol při segmentačním (nebo simulačním) modelování. Jednodušší pro modelování je alternativní míra L_{max}, což je maximální okamžitá hladina dosažená během zvukové události; základním prvkem většiny moderních indexů leteckého hluku je však L_E a lze očekávat, že v budoucnu budou praktické modely obsahovat L_{max} a L_E. Každou z uvedených měr hluku lze měřit různými stupnicemi hluku; v tomto dokumentu se posuzuje pouze hladina akustického tlaku A. Tato stupnice se obvykle symbolicky označuje připojením metrického indexu, tj. L_{AE}, L_{Amax}.

▼M2

Hladina expozice zvuku (nebo hluku) jednotlivé zvukové události se přesně vyjádří jako

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

kde t_0 označuje referenční čas. Integrační interval $[t_1,t_2]$ se zvolí tak, aby bylo zajištěno, že je zahrnut (téměř) veškerý významný zvuk hlukové události. Velmi často se limity t_1 a t_2 zvolí tak, aby zachytily dobu, po kterou je hladina $L(t)$ o 10 dB nižší než L_{max}. Tato doba je známa jako doba „minus 10 dB“ („10-dB down“). Hladiny expozice zvuku (hluku) uvedené v databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel jsou hodnoty minus 10-dB ([1]).

Pro modelování izofon leteckého hluku se rovnice 2.7.17 používá hlavně ve standardním systému měření *hladiny expozice zvuku* L_{AE} (zkratka SEL) (with = s, second = sekunda):

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

Výše uvedené rovnice pro hladiny expozice lze použít k určení hladiny hlukových událostí, je-li znám celý časový průběh $L(t)$. V rámci doporučené metodiky hlukového modelování není takový časový průběh stanoven; hladiny expozice hlukových událostí se vypočítají součtem hodnot segmentů, dílčích hladin hlukových událostí, z nichž každá určuje příspěvek jednotlivého, konečného segmentu dráhy letu.

▼M6

2.7.16. *Určení hladin hlukových událostí z údajů NPD*

Hlavním zdrojem údajů o leteckém hluku je mezinárodní databáze údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel (ANP). Obsahuje v tabulkách L_{max} a L_E jako funkce vzdálenosti šíření hluku d – pro konkrétní typy a varianty letadel, letové konfigurace (přiblížení, odlet, nastavení vztlakových klapek) a nastavení výkonu P. Tyto hodnoty se vztahují k rovnoměrnému letu konkrétními referenčními rychlostmi V_{ref} po pomyslné nekonečné, přímé dráze letu ([2]).

To, jak se stanoví hodnoty nezávislých proměnných P a d, je popsáno dále. Při jediném hledání, se vstupními hodnotami P a d, jsou požadovanými výstupními hodnotami *základní hladiny* L_{max} *(P,d)* a/nebo $L_E\infty(P,d)$ (použitelné na nekonečnou dráhu letu). Pokud se stane, že hodnoty pro P a/nebo d nejsou v tabulce uvedeny přesně, bude zpravidla nezbytné odhadnout požadovanou hladinu (hladiny) hluku hlukové události pomocí interpolace. Použije se lineární interpolace mezi nastaveními výkonu uvedenými v tabulce a logaritmická interpolace mezi vzdálenostmi v tabulce (viz **obrázek 2.7.i**).

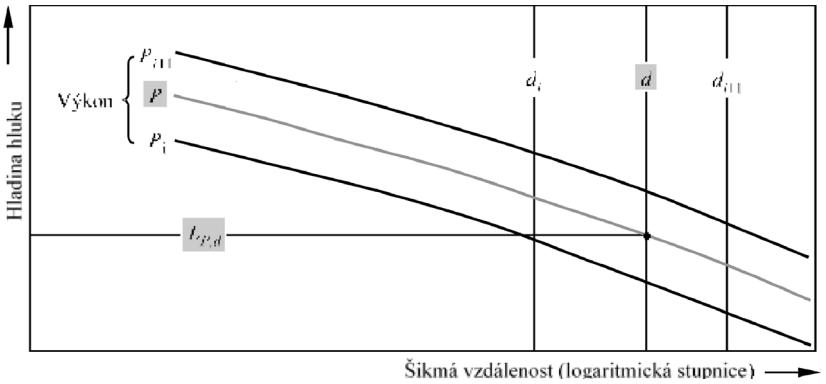
([1]) Hodnota L_E minus 10-dB může být až o 0,5 dB nižší než L_E vyčíslená za delší dobu. Avšak s výjimkou krátkých šikmých vzdáleností, kde hladiny hlukových událostí jsou vysoké, jsou delší měřicí intervaly vzhledem k vnějšímu okolnímu hluku nepraktické a obvykle se používají hodnoty minus 10-dB. Jelikož studie o účincích hluku (používané ke „kalibraci“ izofon) také většinou používají hodnoty minus 10-dB, jsou údaje uvedené v tabulkách hlučnosti a charakteristik letadel považovány za zcela vhodné.

([2]) Ačkoli pojem nekonečně dlouhé dráhy letu je pro stanovení hladiny expozice akustického tlaku hlukové události LE důležitý, má menší význam v případě maximální hladiny hlukové události Lmax, která je určována hlukem vyvolaným letadlem, když je v určité konkrétní poloze v nejbližším bodě nebo blízko nejbližšího bodu přiblížení k pozorovateli. Pro účely modelování se má za to, že parametr vztahů mezi hlukem, výkonem letadla a vzdáleností od letadla je minimální vzdálenost mezi pozorovatelem a segmentem.

▼M6

Obrázek 2.7.i

Interpolace v křivkách vztahů mezi hlukem, výkonem letadla a vzdáleností od letadla



Jsou-li P_i a P_{i+1} hodnoty výkonu motoru, pro které jsou v tabulkách uvedeny údaje o hladině hluku oproti údajům o vzdálenosti, hladina hluku $L(P)$ v dané vzdálenosti pro mezilehlý výkon P, mezi P_i a P_{i+1}, je dána tímto:

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

Jestliže při jakémkoli nastavení výkonu jsou d_i a d_{i+1} vzdálenosti, pro které jsou v tabulce uvedeny hlukové údaje, hladina hluku $L(d)$ pro mezilehlou vzdálenost d, mezi d_i a d_{i+1}, je dána jako

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

Pomocí rovnic (2.7.19) a (2.7.20) lze získat hladinu hluku $L(P,d)$ pro jakékoli nastavení výkonu P a jakoukoli vzdálenost d, která se nachází v obálce databáze NPD.

Pro vzdálenosti d, které se nacházejí mimo obálku NPD, se použije rovnice 2.7.20 pro extrapolaci z posledních dvou hodnot, konkrétně směrem dovnitř z $L(d_1)$ a $L(d_2)$ nebo směrem ven z $L(d_{I-1})$ a $L(d_I)$, kde I je celkový počet bodů NPD na křivce. A tedy:

směrem dovnitř:

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

směrem ven:

$$L(d) = L(d_{I-1}) - \frac{L(d_{I-1}) - L(d_I)}{\log d_I - \log d_{I-1}} \cdot (\log d - \log d_{I-1}) \qquad (2.7.22)$$

Jelikož na krátké vzdálenosti d se hladiny hluku zvyšují velmi rychle s klesající vzdáleností šíření, doporučuje se pro d stanovit spodní hranici 30 m, konkrétně d = max(d, 30 m).

Impedanční korekce standardních údajů NPD

Údaje NPD uvedené v databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel jsou normalizovány na referenční atmosférické podmínky (teplota 25 °C a tlak 101,325 kPa). Před použitím metody interpolace/extrapolace, která byla popsána výše, se musí provést korekce těchto standardních údajů NPD o akustickou impedanci.

▼M6

Akustická impedance souvisí se šířením zvukových vln v akustickém prostředí a je definována jako součin hustoty vzduchu a rychlosti zvuku. Pro danou intenzitu zvuku (výkon na jednotku plochy) vnímanou v konkrétní vzdálenosti od zdroje závisí související akustický tlak (používaný pro definici měr SEL a L_{Amax}) na akustické impedanci vzduchu v místě měření. Je to funkce teploty, atmosférického tlaku (a nepřímo nadmořské výšky). Proto je zapotřebí korigovat standardní údaje NPD z databáze ANP, aby se zohlednily skutečné teplotní a tlakové podmínky v bodě příjmu, které jsou zpravidla odlišné od normalizovaných podmínek údajů ANP.

Impedanční korekce, kterou je třeba provést u standardních hladin NPD, se vyjadřuje takto:

$$\Delta_{Impedance} = 10 \cdot lg\left(\frac{\rho \cdot c}{409{,}81}\right) \qquad (2.7.23)$$

kde:

$\Delta_{Impedance}$ impedanční korekce na skutečné atmosférické podmínky v bodě příjmu (v dB)

$\rho \cdot c$ akustická impedance (newton-sekunda/m^3) vzduchu ve výšce letiště nad mořem (impedance vzduchu při referenčních atmosférických podmínkách údajů NPD v databázi ANP je 409,81).

Impedance $\rho \cdot c$ se vypočte takto:

$$\rho \cdot c = 416{,}86 \cdot \left[\frac{\delta}{\theta^{1/2}}\right] \qquad (2.7.24)$$

δ *p/po*, poměr mezi tlakem vzduchu okolního prostředí v nadmořské výšce pozorovatele a standardním tlakem vzduchu na střední hladině moře: p_0 = 101,325 kPa (nebo 1 013,25 mb)

θ (T + 273,15)/(T_0 + 273,15), poměr mezi teplotou vzduchu v nadmořské výšce pozorovatele a standardní teplotou vzduchu na střední hladině moře: T_0 = 15,0 °C

Korekce o akustickou impedanci je obvykle menší než několik málo desetin jednoho dB. Zejména by mělo být připomenuto, že za standardních atmosférických podmínek (p_0 = 101,325 kPa a T_0 = 15,0 °C) je impedanční korekce menší než 0,1 dB (0,074 dB). Pokud však existují významné rozdíly teploty a atmosférického tlaku oproti referenčním atmosférickým podmínkám údajů NPD, může být korekce podstatnější.

▼M2

2.7.17. *Obecná vyjádření*

Hladina hlukové události v segmentu Lseg

Hodnoty v segmentu jsou určovány provedením korekcí základních hodnot (nekonečné dráhy) získaných z údajů NPD. Maximální hladinu hluku z jednoho segmentu dráhy letu $L_{max,seg}$ lze obecně vyjádřit jako

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

▼**M2**

a příspěvek jednoho segmentu dráhy letu k L_E jako

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d\ ) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_F \quad (2.7.26)$$

„Korekční podmínky“ v rovnicích 2.7.25 a 2.7.26– které jsou podrobně popsány v oddíle 2.7.19 – zohledňují následující vlivy:

Δ_V *Korekce doby trvání*: údaje NPD se vztahují k referenční letové rychlosti. Toto koriguje hladiny expozice pro nereferenční rychlosti. (Nepoužívá se pro $L_{max,seg}$.)

Δ_I (φ) *Vliv instalace*: popisuje rozdíl v *boční směrovosti* v důsledku odstínění, lomu a odrazu zvuku vyvolaného drakem letadla, motory a poli toků okolního prostředí.

$\Lambda(\beta,\ell)$ *Boční útlum:* je významný pro šíření zvuku při malých úhlech k povrchu země, zohledňuje interakci mezi přímými a odraženými zvukovými vlnami (účinek povrchu země) a vlivy atmosférických rozdílů (vyvolaných především zemským povrchem), které lomí zvukové vlny během jejich cesty k pozorovateli bočním směrem od dráhy letu.

Δ_F *Úprava konečného segmentu (podíl hluku):* zohledňuje konečnou délku segmentu, která evidentně přispívá menší expozicí hluku než nekonečná délka. Používá se pouze pro měření expozice.

Je-li segment částí rozjezdu při vzletu nebo dojezdu při přistání a pozorovatel se nachází za dotyčným segmentem, provádějí se zvláštní kroky k zohlednění výrazné směrovosti hluku z proudových motorů, který je pozorován za letadlem, které se chystá vzlétnout. Tyto zvláštní kroky vedou zejména k použití zvláštní formy hluku pro hladinu expozice:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.27)$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.28)$$

Δ'_F Zvláštní forma *úpravy segmentu*

Δ_{SOR} *Korekce na směrovost:* zohledňuje výraznou směrovost hluku z proudových motorů za segmentem rozjezdu nebo dojezdu.

Zvláštní postup u segmentů rozjezdu a dojezdu je popsán v oddíle 2.7.19.

V níže uvedených oddílech je popsán výpočet hladin hluku segmentu.

▼M2

Hladina hlukové události L při jednom pohybu letadla

Maximální hladina L_{max} je prostě nejvyšší z hodnot segmentů $L_{max,seg}$ (viz rovnice **2.7.25 a 2.7.27**).

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

kde každá hodnota segmentu se určí z údajů NPD letadla pro výkon P a vzdálenost d. Tyto parametry a podmínky modifikátorů Δ_I (φ) a Λ(β,ℓ) jsou vysvětleny níže.

Hladina expozice L_E se vypočte jako součet decibelových hodnot příspěvků $L_{E,seg}$ z každého hlukově významného segmentu dráhy letu; tj.

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

Toto sčítání se provede postupně ve všech segmentech dráhy letu.

Zbývající část této kapitoly se zabývá určením hladin hluku segmentů $L_{max,seg}$ a $L_{E,seg}$.

2.7.18. *Parametry segmentů dráhy letu*

Výkon P a vzdálenost d, pro které jsou základní hladiny hluku $L_{max,seg}$ *(P,d)* a $L_{E\infty}$ *(P,d)* interpolovány z tabulek NPD, se určuje z geometrických a provozních parametrů, jež definují daný segment. Jak se to provádí, je vysvětleno níže se zobrazením roviny, jež daný segment obsahuje, a pozorovatele.

Geometrické parametry

Obrázky 2.7.j až 2.7.l znázorňují geometrie zdroj–bod příjmu, když pozorovatel **O** je a) za, b) vedle a c) před segmentem $\mathbf{S_1S_2}$ při směru letu z $\mathbf{S_1}$ do $\mathbf{S_2}$. V těchto diagramech

O je místo pozorování

$\mathbf{S_1}$, $\mathbf{S_2}$ jsou počátek a konec segmentu

$\mathbf{S_p}$ je bod největšího kolmého přiblížení k pozorovateli v daném segmentu nebo v jeho prodloužení

d_1, d_2 jsou vzdálenosti mezi počátkem a koncem segmentu a pozorovatelem

d_s je nejkratší vzdálenost mezi pozorovatelem a segmentem

d_p je kolmá vzdálenost mezi pozorovatelem a prodlouženým segmentem (*minimální šikmá vzdálenost*)

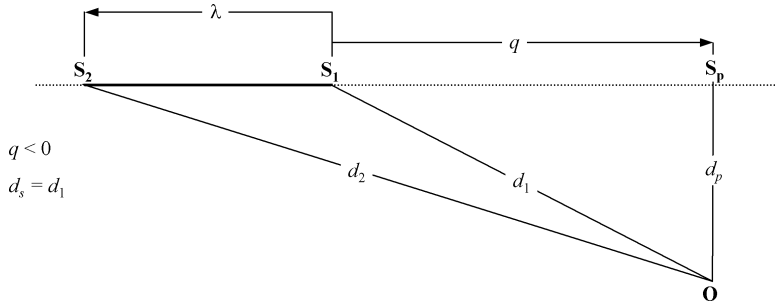
λ je délka segmentu dráhy letu

q je vzdálenost od $\mathbf{S_1}$ do $\mathbf{S_p}$ (je negativní, pokud se pozorovatel nachází za segmentem)

▼M2

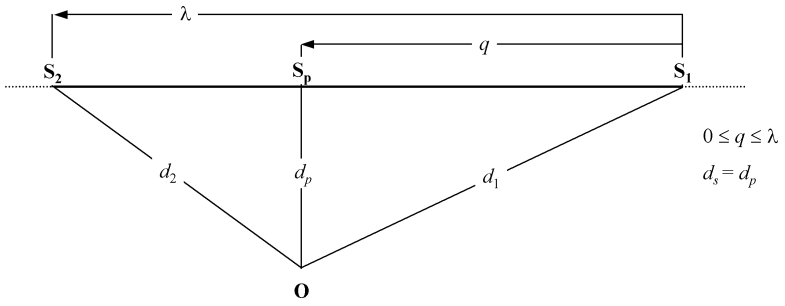
Obrázek 2.7.j

Geometrie segmentu dráhy letu, je-li pozorovatel za segmentem



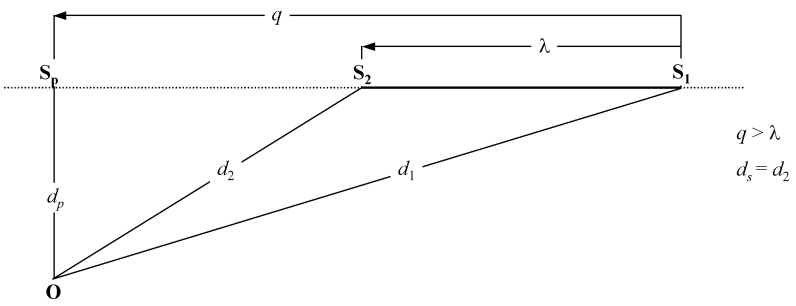
Obrázek 2.7.k

Geometrie segmentu dráhy letu, je-li pozorovatel vedle segmentu



Obrázek 2.7.l

Geometrie segmentu dráhy letu, je-li pozorovatel před segmentem



Segment dráhy letu je vyznačen tučnou plnou čárou. Tečkovaná čára představuje *prodloužení dráhy letu*, které se prostírá do nekonečna v obou směrech. V případě vzdušných segmentů, kdy je mírou hlukové události hladina expozice L_E, je parametrem vzdálenosti d v rámci závislosti hluk-výkon-vzdálenost vzdálenost d_p mezi $\mathbf{S_p}$ a pozorovatelem, která se nazývá *minimální šikmá vzdálenost* (tj. kolmá vzdálenost od pozorovatele k segmentu nebo k jeho prodloužení, jinými slovy k (hypotetické) nekonečné dráze letu, za jejíž část je segment považován).

▼M2

Pro systémy měření hladiny expozice, kde místa pozorovatele jsou za pozemními segmenty během rozjezdu při vzletu a jsou před pozemními segmenty během dojezdu při přistání, se parametrem vzdálenosti d v rámci závislosti hluk-výkon-vzdálenost stává vzdálenost d_s, nejkratší vzdálenost od pozorovatele k segmentu (tj. stejně jako při měření maximální hladiny).

Pro systémy měření maximální hladiny je parametrem vzdálenosti d v rámci závislosti hluk-výkon-vzdálenost d_s, nejkratší vzdálenost od pozorovatele k segmentu.

▼M6

Výkon P segmentu

Údaje NPD uvedené v tabulkách popisují hluk letadla při rovnoměrném přímém letu po nekonečné dráze letu, tedy při konstantním výkonu motorů P. Doporučená metodika rozděluje aktuální dráhy letu, na nichž existují rozdíly v rychlosti a směru, na určitý počet konečných segmentů, z nichž každý je pak považován za součást jednotné, nekonečné dráhy letu, pro kterou údaje NPD jsou validní. Metodika však stanoví změny výkonu v celé délce segmentu; má se za to, že se mění kvadraticky se vzdáleností z P_1 na počátku segmentu na P_2 na jeho konci. Je proto nezbytné definovat ekvivalentní stálou hodnotu segmentu P. Za tu je považována hodnota v tom bodě segmentu, který je nejbližší ve vztahu k pozorovateli. Je-li pozorovatel vedle segmentu (obrázek 2.7.k), získá se interpolací, vyjádřenou pomocí rovnice 2.7.8, mezi koncovými hodnotami, konkrétně

$$P = \sqrt{P_1^{\,2} + \frac{q}{\lambda} \cdot \left(P_2^{\,2} - P_1^{\,2}\right)} \qquad (2.7.31)$$

Je-li pozorovatel za segmentem nebo před ním, je to hodnota v nejbližším koncovém bodě, P_1 nebo P_2.

▼M2

2.7.19. *Podmínky pro korekci hladiny hlukové události v segmentu*

Údaje NPD definují hladiny hlukových událostí jako funkci vzdálenosti kolmo pod ideální přímou vodorovnou drahou o nekonečné délce, po níž letadlo letí při rovnoměrném výkonu fixní referenční rychlostí ([1]). Hladina hlukové události interpolovaná z tabulky údajů vyjadřujících závislost hluk-výkon-vzdálenost pro konkrétní nastavení výkonu a šikmou vzdálenost je tak označována jako *základní hladina*. Je vztažena k nekonečné dráze letu a musí být upravena tak, aby zohlednila vlivy 1) nereferenční rychlosti, 2) vlivy instalace motoru (boční směrovost), 3) boční útlum, 4) délku konečného segmentu a 5) podélnou směrovost za počátkem rozjezdu při vzletu – viz rovnice 2.7.25 a 2.7.26.

▼M6

Korekce doby trvání Δ_V (pouze pro hladiny expozice L_E)

Tato korekce ([2]) zohledňuje změnu hladin expozice, je-li aktuální traťová rychlost v segmentu odlišná od referenční rychlosti letadla V_{ref}, ke které jsou vztaženy údaje NPD.

([1]) Specifikace pro závislost hluk-výkon-vzdálenost vyžadují, aby údaje byly založeny na měřeních stálého *přímého* letu, který nutně nemusí být vodorovný; pro vytvoření potřebných letových podmínek může být dráha letu zkušebního letadla nakloněná vůči vodorovnému směru. Jak však bude ukázáno, nakloněné dráhy vedou k potížím při výpočtech a při použití těchto údajů pro modelování je výhodné zobrazit zdrojové dráhy jako přímé i vodorovné.

([2]) Toto se nazývá korekce doby trvání, protože zohledňuje vlivy rychlosti letadla na dobu trvání hlukové události – uplatnění jednoduchého předpokladu, že při ostatních stejných okolnostech je doba trvání, a tedy přijatá zvuková energie hlukové události, nepřímo úměrná rychlosti zdroje.

▼M6

Stejně jako výkon motoru se mění podél segmentu dráhy letu i rychlost (z V_{T1} na V_{T2}, což jsou výsledné údaje o rychlosti z dodatku B nebo z předem vypočítaného profilu letu).

Pro vzdušné segmenty se má za to, že V_{seg} je segmentová rychlost v bodě největšího přiblížení, **S** – interpolovaná mezi hodnotami koncového bodu segmentu, přičemž se předpokládá, že se mění kvadraticky s časem, konkrétně je-li pozorovatel vedle segmentu:

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

▼M2

Je-li pozorovatel za segmentem nebo před ním, je to hodnota v nejbližším koncovém bodě, V_1 nebo V_2.

Pro dráhové segmenty (části rozjezdu při vzletu nebo dojezdu při přistání, pro něž $\gamma = 0$) se má za to, že V_{seg} je pouze průměr výchozí a koncové rychlosti segmentu; tj.

$$V_{seg} = (V_1 + V_2)/2 \qquad \text{►M6 (2.7.33) ◄}$$

V kterémkoli z těchto případů dodatečná korekce doby trvání pak je

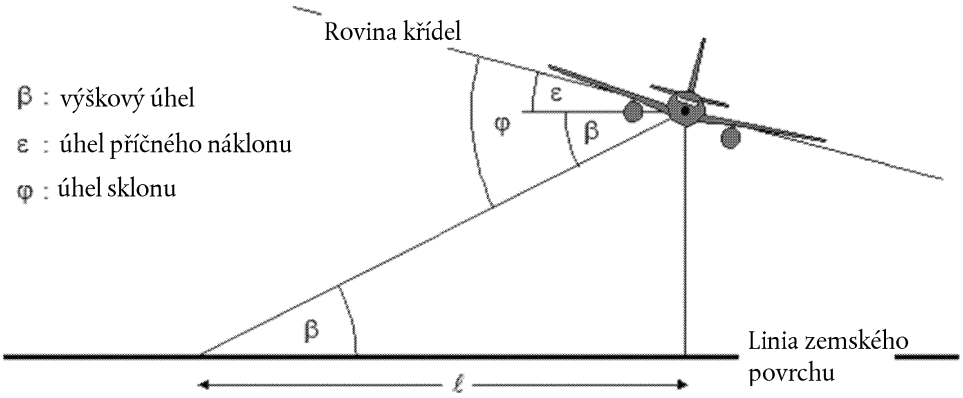
$$\Delta_V = 10 \cdot \lg(V_{ref}/V_{seg}) \qquad \text{►M6 (2.7.34) ◄}$$

Geometrie šíření zvuku

►M6 **Na obrázku 2.7.m** ◄ je znázorněna základní geometrie v rovině normálové k dráze letu letadla. Základní linie je průsečík normálové roviny a vodorovného zemského povrchu. (Je-li dráha letu vodorovná, je základní linií zemský povrch v bočním pohledu.) Letadlo je nakloněno v úhlu ε měřeném proti směru hodinových ručiček vzhledem k jeho ose klonění (tj. pravé křídlo je výše). Je proto pozitivní pro zatáčky doleva a negativní pro zatáčky doprava.

Obrázek 2.7.m

Úhly letadlo-pozorovatel v rovině normálové k dráze letu



▼M2

— *Výškový úhel* β (mezi 0 a 90°) mezi dráhou přímého šíření zvuku a vodorovnou linií zemského povrchu ([1]) určuje spolu se sklonem dráhy letu a bočním posunem ℓ pozorovatele od průmětu dráhy na zemský povrch boční útlum.

— *Úhel sklonu* φ mezi křídlem letadla a dráhou šíření zvuku určuje vlivy instalace motoru. Pokud jde o konvenci pro úhel příčného náklonu $\varphi = \beta \pm \varepsilon$ s kladným znaménkem pro pozorovatele nacházející se po pravoboku (napravo) a se záporným znaménkem pro pozorovatele po levoboku (nalevo).

Korekce na instalaci motoru ΔI

Letadlo za letu je složitým zdrojem zvuku. Nejen motor (a drak letadla) jsou zdroji složitými co do původu, ale také konfigurace draku, zejména umístění motorů, vlivy charakteristik vyzařování hluku během procesů akustického odrazu, lomu a rozptylu prostřednictvím pevných povrchů a polí aerodynamického toku. To má za následek nerovnoměrnou směrovost zvuku vyzařovaného bočním směrem vzhledem k ose klonění letadla, zde označované jako *boční směrovost*.

Existují významné rozdíly v boční směrovosti mezi letadly s motory umístěnými na trupu a motory umístěnými pod křídly a lze je vyjádřit takto:

$$\Delta_I(\varphi) = 10 \cdot \lg[(a \cdot \cos^2\varphi + \sin^2\varphi)^b / (c \cdot \sin^2 2\varphi + \cos^2 2\varphi)] \quad \text{dB} \quad \text{►M6 (2.7.35) ◄}$$

kde $\Delta_I(\varphi)$ je korekce v dB v závislosti na úhlu sklonu φ (viz **obrázek 2.7.m**) a

▼M6

a = 0,00384,	b = 0,0621,	c = 0,8786	pro motory umístěné na křídlech a	(2.7.36)
a = 0,1225,	b = 0,3290,	c = 1	pro motory umístěné na trupu.	(2.7.37)

▼M2

V případě vrtulových letadel jsou variace směrovosti zanedbatelné a lze u nich předpokládat, že

$$\Delta_I(\varphi) = 0 \qquad (2.7.38)$$

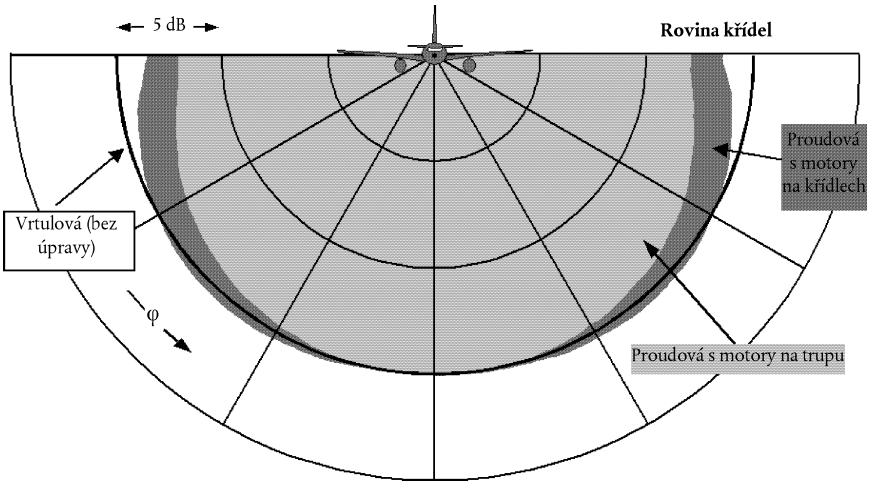
Na **obrázku 2.7.n** je znázorněna variace $\Delta_I(\varphi)$ vzhledem k ose klonění letadla u těchto tří instalací motorů. Tyto empirické závislosti byly odvozeny sdružením SAE z experimentálních měření provedených hlavně pod křídlem. Dokud nebyly analyzovány údaje získané měřeními nad křídlem, doporučuje se, aby platilo pro záporné φ, $\Delta_I(\varphi) = \Delta_I(0)$ pro všechny instalace.

([1]) V případě nerovného terénu může být výškový úhel definován jinak. Zde je definován výškou letadla nad bodem pozorovatele a šikmou vzdáleností – tudíž při zanedbání gradientů místního terénu a překážek na dráze šíření zvuku (viz oddíly 2.7.6 a 2.7.10). V případě, že vzhledem k výšce zemského povrchu je bod příjmu výše než letadlo, výškový úhel β je stanoven jako rovný nule.

▼M2

Obrázek 2.7.n

Boční směrovost vlivů instalace motorů



Předpokládá se, že Δ_I (φ) je dvojrozměrná – tj. nezávisí na žádném jiném parametru – a zejména, že se nemění s podélnou vzdáleností pozorovatele od letadla. To znamená, že *výškový úhel* β pro Δ_I (φ) je definován jako $\beta = \tan^{-1}(z/\ell)$. Toto je pro potřebu modelování, dokud nebude dosaženo lepšího pochopení mechanismů; ve skutečnosti vlivy instalace musí být v podstatě trojrozměrné. I přesto je dvojrozměrný model opodstatněný tím, že v hladinách hlukových událostí často převažuje hluk emitovaný bočním směrem z nejbližšího segmentu.

Boční útlum $\Lambda(\beta,\ell)$ (nekonečná *dráha letu)*

Hladiny hlukových událostí uvedené v tabulkách NPD se vztahují na rovnoměrný vodorovný let a jsou zpravidla založeny na měřeních provedených ve výšce 1,2 m nad měkkým vodorovným zemským povrchem pod letadlem; parametr vzdálenosti je ve skutečnosti výška nad povrchem. Předpokládá se, že jakýkoli vliv hladin hlukové události na povrch pod letadlem, který by mohl způsobit, že hladiny uvedené v tabulkách se budou lišit od hodnot volného pole ([1]), je těmto údajům vlastní (tj. vyplývá ze závislosti tvaru hladiny ve vztahu ke vzdálenosti).

Bočně od dráhy letu je parametrem vzdálenosti minimální šikmá vzdálenost – délka normály od bodu příjmu do dráhy letu. V kterékoli boční poloze bude hladina hluku zpravidla nižší než na stejnou vzdálenost přímo pod letadlem. Kromě *boční směrovosti* nebo „vlivů instalace“ popsaných výše je to důsledkem většího *bočního útlumu*, který způsobuje, že hladina hluku klesá se vzdáleností rychleji, než vyjadřují křivky závislosti hluk-výkon-vzdálenost. Dříve široce používaná metoda pro modelování bočního šíření leteckého hluku byla vyvinuta sdružením automotivních inženýrů (SAE) v dokumentu AIR-1751 a algoritmy popsané níže jsou založeny na vylepšeních, která SAE nyní doporučuje v dokumentu AIR-5662. Boční útlum je účinkem odrazu a je důsledkem interference mezi přímo vyzařovaným zvukem a zvukem, který se odráží od povrchu. Závisí na povaze povrchu a může způsobit značné snížení sledovaných hladin akustického signálu při nízkých výškových úhlech. Je také velmi silně ovlivněn lomem zvuku, rovnoměrným a nerovnoměrným, způsobeným větrnými a teplotními gradienty a turbulencemi, které

([1]) Hladina „volného pole“ je taková hladina, která by byla pozorována, kdyby tam nebyl zemský povrch.

▼M2

samotné lze přičíst přítomnosti povrchu ([1]). Mechanismus odrazu od povrchu je dobře znám a pro jednotné atmosférické a povrchové podmínky ho lze teoreticky popsat s určitou mírou přesnosti. Atmosférické a povrchové nerovnoměrnosti – které se jen těžce podrobují jednoduché teoretické analýze – mají značný účinek na vliv odrazu, mají tendenci jej „šířit“ do vyšších výškových úhlů; teorii tak lze uplatnit pouze v omezené míře. Práce sdružení SAE zaměřená na lepší pochopení vlivů povrchu pokračuje a lze očekávat, že povede k lepším modelům. Dokud nejsou tyto modely vyvinuty, pro výpočet bočního útlumu se doporučuje použít níže uvedenou metodologii, která je popsána v dokumentu AIR-5662. Omezuje se na případ šíření zvuku nad měkkým vodorovným povrchem, který se hodí pro velkou většinu civilních letišť. Úpravy, jimiž by bylo možno zohlednit vlivy tvrdého zemského povrchu (nebo, což je akusticky rovnocenné, vody), jsou dosud ve stadiu vývoje.

Tato metodika vychází ze solidního základu experimentálních údajů o šíření zvuku z letadel s motory umístěnými na trupu při přímém (bez zatáček), rovnoměrném, vodorovném letu, které byly původně uvedeny v dokumentu AIR-1751. Údaje byly analyzovány na základě předpokladu, že při vodorovném letu útlum zvuku vzduch-země závisí na i) výškovém úhlu β měřeném ve svislé rovině a ii) bočním posunu od průmětu dráhy letadla na zemský povrch ℓ, s cílem získat empirickou funkci pro *celkovou* boční korekci Λ_T (β,ℓ) (= boční hladina hluku hlukové události minus hladina hluku ve stejné vzdálenosti pod letadlem).

Jelikož pojem Λ_T (β,ℓ) zohledňuje boční směrovost i boční útlum, lze boční útlum vyjmout odečtením. Je-li boční směrovost popsána pomocí rovnice 2.7.37, s koeficienty pro umístění motoru na trupu a jestliže φ se nahradí β (vhodným pro let bez zatáčení), boční útlum bude:

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

kde β a ℓ se měří tak, jak je uvedeno na **obrázku 2.7.m** v rovině normálové k nekonečné dráze letu, která pro vodorovný let je rovněž svislá.

Ačkoli Λ(β,ℓ) by bylo možné vypočítat přímo pomocí rovnice 2.7.39 s hodnotou Λ_T (β,ℓ) převzatou z dokumentu AIR-1751, doporučuje se efektivnější vztah. Jedná se o následující empirickou aproximaci přizpůsobenou z dokumentu AIR-5662:

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

kde Γ(ℓ) je faktor vzdálenosti získaný pomocí

$$\Gamma(\ell) = 1{,}089\cdot\left[1-\exp(-0{,}00274\ell)\right] \text{ pro } 0 \le \ell \le 914 \text{ m} \qquad (2.7.41)$$

$$\Gamma(\ell) = 1 \qquad \text{pro } \ell > 914 \text{ m} \qquad (2.7.42)$$

([1]) Větrné a teplotní gradienty a turbulence zčásti závisí na drsnosti povrchu a jeho charakteristikách přenosu tepla.

▼M2

a Λ(β) je dálkový boční útlum zvuku vzduch-země daný takto:

$$\Lambda(\beta) = 1{,}137 - 0{,}0229\beta + 9{,}72 \cdot \exp(-0{,}142\beta) \qquad \text{pro } 0° \leq \beta \leq 50° \qquad (2.7.43)$$

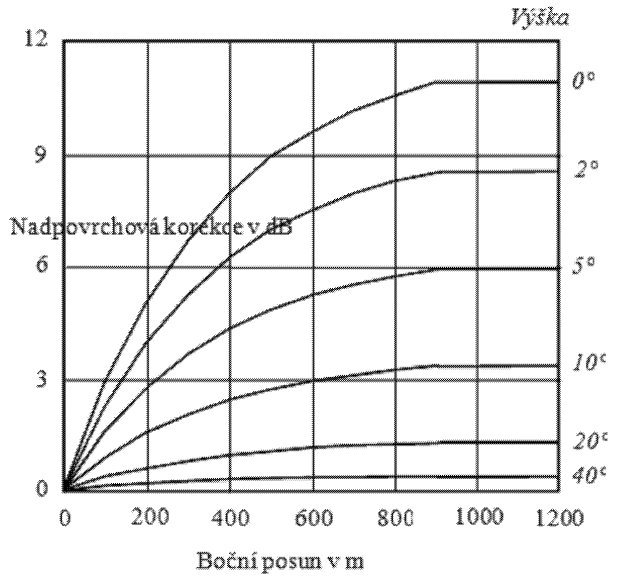
$$\Lambda(\beta) = 0 \qquad \text{pro } 50° \leq \beta \leq 90° \qquad (2.7.44)$$

Vyjádření bočního útlumu Λ(β,ℓ), rovnice 2.7.40, o níž lze předpokládat, že se dobře hodí pro všechna letadla, vrtulová letadla i proudová letadla s motory umístěnými na trupu i s motory umístěnými na křídlech, je graficky znázorněno na **obrázku 2.7.o**.

Za určitých okolností (daných terénem) je možné, aby β byla menší než nula. V takových případech se doporučuje, aby Λ(β) = 10,57.

Obrázek 2.7.o

Změny bočního útlumu Λ(β,ℓ) s výškovým úhlem a vzdáleností



Boční útlum konečného segmentu

Rovnice 2.7.41 až 2.7.44 popisují boční útlum Λ(β,ℓ) zvuku přicházejícího k pozorovateli od letadla v rovnoměrném letu po nekonečné, vodorovné dráze letu. Při jejich uplatnění na konečné segmenty dráhy, které nejsou vodorovné, se musí vypočítat útlum pro *ekvivalentní* vodorovnou dráhu – neboť nejbližší bod na pouhém prodloužení nakloněného segmentu (který v určitém bodě protíná zemský povrch) zpravidla neposkytuje přiměřený výškový úhel β.

V případě systémů měření L_{max} a L_E se určení bočního útlumu pro konečné segmenty zřetelně liší. Maximální hladiny hluku segmentu L_{max} se určí z údajů NPD jako funkce vzdálenosti šíření d od nejbližšího bodu na segmentu; nejsou zapotřebí žádné korekce k zohlednění rozměrů segmentu. Podobně se předpokládá, že boční útlum L_{max} závisí pouze na výškovém úhlu téhož bodu a jeho pozemní vzdálenosti. Požadovány jsou tak pouze souřadnice uvedeného bodu. V případě L_E je však postup složitější.

▼M2

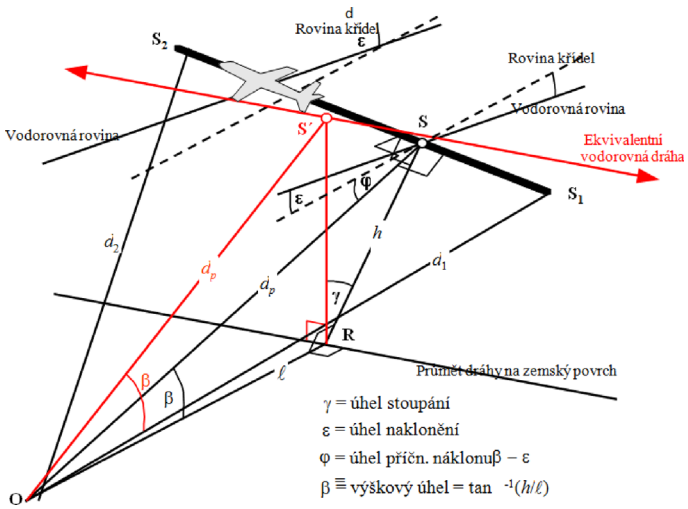
Základní hladina hlukové události L_E *(P,d)*, která se určuje z údajů NPD, se i pro získání parametrů konečného segmentu nicméně uplatní na nekonečnou dráhu letu. Hladina expozice hluku hlukové události ze segmentu $L_{E,seg}$ je ovšem nižší než základní hladina – o výši úpravy konečného segmentu, která je stanovena dále v oddíle 2.7.19. Tato korekce, funkce geometrie trojúhelníků OS_1S_2 na **obrázcích 2.7.j až 2.7.l**, definuje, jaká část celkové zvukové energie nekonečné dráhy získaná v O pochází ze segmentu; stejná korekce se provede bez ohledu na to, zda existuje nějaký boční útlum, či nikoli. Jakýkoli boční útlum však musí být vypočten pro nekonečnou dráhu letu, tj. jako funkce jejího posunu a výšky, a nikoli jako funkce posunu a výšky konečného segmentu.

Po započtení korekcí Δ_V a Δ_I, a odečtení bočního útlumu $\Lambda(\beta,\ell)$ od *základní hladiny* uvedené v databázi údajů vyjadřujících závislosti hluk-výkon-vzdálenost se získá upravená hladina hluku hlukové události pro ekvivalentní rovnoměrný vodorovný let po přilehlé nekonečné přímé dráze. Aktuální segmenty dráhy letu, které se modelují, tj. segmenty, jež ovlivňují izofony, jsou však jen zřídka vodorovné; letadla obvykle stoupají nebo klesají.

Na **obrázku 2.7.p** je zobrazen segment odletu $\mathbf{S_1S_2}$ – letadlo stoupá v úhlu γ – avšak úvahy jsou velmi obdobné jako u příletu. Zbytek „skutečné“ dráhy letu ukázán není; stačí uvést, že $\mathbf{S_1S_2}$ představuje pouze část celé dráhy (která zpravidla bude zakřivená). V tomto případě je pozorovatel **O** vedle segmentu, po jeho levé straně. Letadlo je nakloněno (proti směru hodinových ručiček vzhledem k dráze letu) v úhlu ε vůči boční horizontální ose. Úhel sklonu φ od roviny křídel, jehož je vliv instalace Δ_I je funkcí (rovnice 2.7.39), leží v rovině normálové k dráze letu, v níž je definován ε. Výraz $\varphi = \beta - \varepsilon$ kde $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ a ℓ je kolmá vzdálenost **OR** od pozorovatele do průmětu dráhy na zemský povrch; tj. boční posun pozorovatele ([1]). Bod největšího přiblížení letadla k pozorovateli **S** je definován kolmou vzdáleností **OS** o délce (šikmé vzdálenosti) d_p. Trojúhelník $\mathbf{OS_1S_2}$ se shoduje s **obrázkem 2.7.k**, geometrie pro výpočet korekce segmentu Δ_F.

Obrázek 2.7.p

Pozorovatel vedle segmentu



([1]) Pro pozorovatele nacházejícího se napravo od segmentu by φ bylo β + ε (viz oddíl 2.7.19).

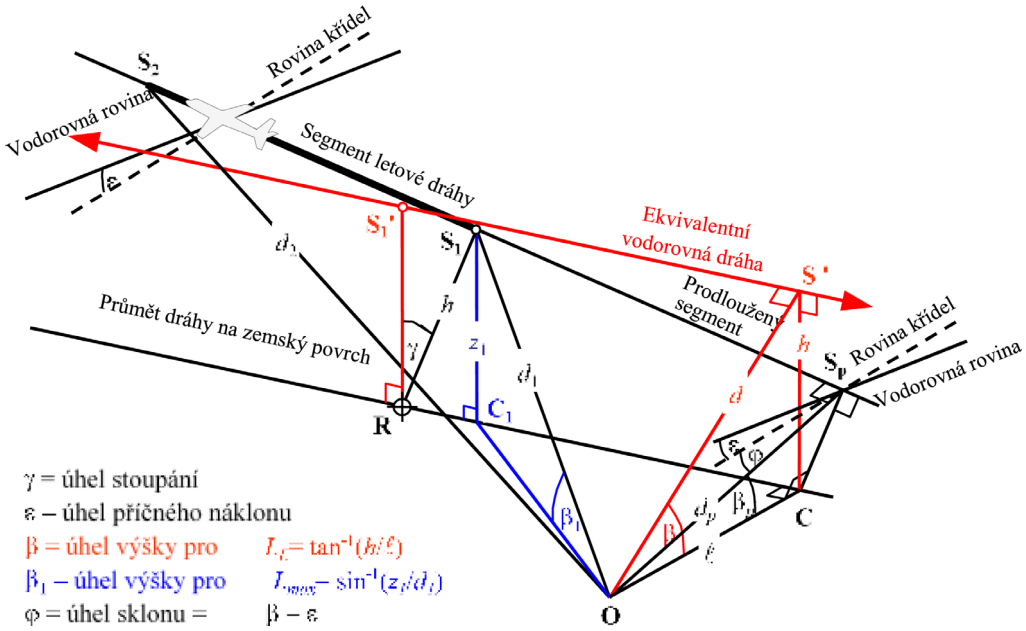
▼M6

Pro výpočet bočního útlumu pomocí rovnice (2.7.40) (kde je β změřeno ve svislé rovině) se doporučuje *prodloužená* dráha letu. Prodloužená dráha letu je definována ve svislé rovině pomocí $\mathbf{S_1S_2}$ a se stejnou kolmou šikmou vzdáleností d_p od pozorovatele. To se zobrazí rotací trojúhelníka **ORS** a s ním spojené dráhy letu kolem **OR** (viz **obrázek 2.7.p**) o úhel γ, čímž vznikne **trojúhelník ORS'**. Výškový úhel této ekvivalentní dráhy letu (nyní ve svislé rovině) je $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ (ℓ zůstává beze změny). V tomto případě, kdy je pozorovatel vedle segmentu, je úhel β a výsledný boční útlum $\Lambda(\beta, \ell)$ stejný pro systém měření L_E i L_{max}.

Obrázek 2.7.r zobrazuje situaci, kdy bod pozorovatele **O** leží *za konečným segmentem*, a nikoli vedle něho. Zde je segment pozorován jako vzdálenější část nekonečné dráhy; kolmici lze vztyčit pouze do bodu $\mathbf{S_p}$ na jejím prodloužení. Trojúhelník $\mathbf{OS_1S_2}$ se shoduje s **obrázkem 2.7.j**, který definuje korekci segmentu Δ_E. V tomto případě však jsou parametry pro boční směrovost a boční útlum méně zřejmé.

Obrázek 2.7.r

Pozorovatel za segmentem



Pro systémy měření maximálních hladin akustického tlaku se má za to, že parametr vzdálenosti NPD je nejkratší vzdálenost k segmentu, konkrétně $d = d_1$. Pro systémy měření hladiny expozice hluku je to nejkratší vzdálenost d_p od **O** do $\mathbf{S_p}$ na prodloužené dráze letu; konkrétně hladina interpolovaná z tabulky údajů NPD je $L_E\infty$ (P_1, d_p).

Také pro výpočty maximální hladiny hluku a hladiny expozice hluku jsou geometrické parametry pro boční útlum odlišné. Pro systémy měření *maximální hladiny hluku* je korekce $\Lambda(\beta,\ell)$ dána rovnicí 2.7.40 s $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ a $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$, kde jsou β_1 a d_1 definovány trojúhelníkem $\mathbf{OC_1S_1}$ ve svislé rovině prostřednictvím **O** a $\mathbf{S_1}$.

▼**M6**

Při výpočtu bočního útlumu pouze pro vzdušné segmenty a systémy měření *hladiny expozice hluku* zůstává ℓ nejmenším bočním posunem od prodloužení segmentu (**OC**). Aby však bylo možné definovat vhodnou hodnotu β, je opět nezbytné zobrazit (nekonečnou) *ekvivalentní vodorovnou dráhu letu*, za jejíž součást lze považovat daný segment. Ta je vedena přes $\mathbf{S_1'}$, ve výšce *h* nad povrchem, kde h je rovna délce $\mathbf{RS_1}$ od průmětu dráhy na zemský povrch do segmentu v kolmém směru. Je to ekvivalentní otočení aktuální prodloužené dráhy letu o úhel γ kolem bodu **R** (viz **obrázek 2.7.q**). Pokud **R** leží na kolmici k $\mathbf{S_1}$, bodu na segmentu, který je nejbližší k **O**, je tvorba ekvivalentní dráhy letu stejná, jako když se **O** nachází vedle segmentu.

Bod největšího přiblížení ekvivalentní vodorovné dráhy k pozorovateli **O** je v **S'**, v šikmé vzdálenosti *d*, takže trojúhelník **OCS'** takto vzniklý ve svislé rovině pak definuje výškový úhel $\beta = cos^{-1}(\ell/d)$. Ačkoli by se tato transformace mohla jevit jako dosti složitá, je třeba poznamenat, že geometrie hlavního zdroje (definovaná prostřednictvím d_1, d_2 a φ) zůstává nedotčena, zvuk putující od segmentu *směrem k* pozorovateli je pouze takový, jako kdyby celý let v nekonečně prodlouženém nakloněném segmentu (jehož část pro účely modelování tvoří daný segment) probíhal konstantní rychlostí *V* a při konstantním výkonu P_1. Na druhé straně boční útlum zvuku ze segmentu *přijatého* pozorovatelem není vztažen k β_p, výškovému úhlu prodloužené dráhy, nýbrž k β, výškovému úhlu ekvivalentní vodorovné dráhy.

Jelikož pro účely modelování se má za to, že boční směrovost (vliv instalace motoru) Δ_I je dvojrozměrná, definování úhlu sklonu φ se stále měří bočně od roviny křídel letadla (základní hladinou hlukové události je stále ta hladina, která vzniká při letu letadla po nekonečné dráze letu představované prodlouženým segmentem). Úhel sklonu je tak určen v bodě největšího přiblížení, konkrétně $\varphi = \beta_p - \varepsilon$, kde β_p je úhel $\mathbf{S_pOC}$.

Případ, kdy se pozorovatel nachází před segmentem, není zvlášť popsán; je zjevné, že je v podstatě stejný jako případ, kdy je pozorovatel za segmentem.

Pro systémy měření hladin expozice hluku, *kdy místo pozorovatelů je za pozemními segmenty během rozjezdu při vzletu a před pozemními segmenty během dojezdu při přistání*, je hodnota β stejná jako tato hodnota pro systémy měření maximální hladiny hluku.

Pro místa za segmenty rozjezdu při vzletu:

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

Pro místa před segmenty rozjezdu při vzletu:

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

Odůvodnění použití těchto konkrétních výrazů souvisí s použitím funkce směrovosti zahájení rozjezdu za segmenty rozjezdu při vzletu a předpokladem polokruhové směrovosti před segmenty dojezdu po přistání.

▼**M6**

Korekce konečného segmentu Δ_F *(pouze pro měření hladin expozice hluku* L_E*)*

Upravená základní hladina expozice hluku se týká letadla za stálého, přímého, rovnoměrného vodorovného letu (ač s úhlem příčného náklonu ε, který není v souladu s přímým letem). Použitím (záporné) *korekce konečného segmentu* $\Delta_F = 10 \cdot \lg(F)$, kde F je *podíl energie*, se hladina dále přizpůsobí tomu, jaká by byla, kdyby letadlo letělo pouze v konečném segmentu (nebo kdyby po zbývající část nekonečné dráhy letu nevydávalo vůbec žádný zvuk).

Pojem podílu energie zohledňuje výraznou podélnou směrovost hluku letadel a úhel, ve kterém se nachází segment z místa pozorovatele. Procesy, jež způsobují směrovost, jsou velmi složité, ale ze studií vyplývá, že výsledné izofony jsou dosti necitlivé na předpokládané přesné směrové charakteristiky. Vyjádření Δ_F uvedené níže je založeno na čtyřnásobném 90stupňovém dipólovém modelu vyzařování zvuku. Předpokládá se, že není ovlivněno boční směrovostí a bočním útlumem. Jak se tato korekce odvozuje, je podrobně popsáno v **dodatku E**.

Podíl energie F je funkcí trojúhelníku „zorného pole“ $\mathbf{OS_1S_2}$ definovaného na **obrázcích 2.7.j až 2.7.l**, takže:

$$\Delta_F = 10 \cdot \log\left[\frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - arctan\alpha_1\right)\right] \qquad (2.7.45)$$

Přičemž

$$\alpha_1 = -\frac{q}{d_\lambda};\ \alpha_2 = -\frac{q-\lambda}{d_\lambda};\ d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{E\infty}(P,d_p) - L_{max}(P,d_p)]/10}\ ;\ d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_0.$$

kde $d\lambda$ se označuje jako „redukovaná vzdálenost“ (viz **dodatek E**) a V_{ref} = 270,05 ft (při referenční rychlosti 160 uzlů). Upozorňujeme, že L_{max} *(P,* d_p*)* je podle údajů NPD maximální hladina pro kolmou vzdálenost d_p, NIKOLI segment L_{max}. Pro Δ_F se doporučuje použít nižší limit –150 dB.

V konkrétním případě, kdy jsou místa pozorovatele za každým segmentem rozjezdu při vzletu, se použije redukovaná forma podílu hluku vyjádřená v rovnici 2.7.45, která odpovídá tomuto konkrétnímu případu, kdy q = 0.

To označuje $\Delta'_{F,d}$, kde „d“ znamená její použití pro operaci při vzletu, a vypočítá se jako:

$$\Delta'_{F,d} = 10 \cdot log_{10}\left[\frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + arctan\alpha_2\right)\right] \qquad (2.7.46.a),$$

kde $\alpha_2 = \lambda / d\lambda$.

Tato konkrétní podoba podílu hluku se používá společně s funkcí směrovosti zahájení rozjezdu, jejíž způsob použití je dále vysvětlen v oddíle níže.

V konkrétním případě, kdy jsou místa pozorovatele před každým segmentem dojezdu při přistání, se použije redukovaná forma podílu hluku vyjádřená v rovnici 2.7.45, která odpovídá tomuto konkrétnímu případu, kdy q = λ. To je označeno jako $\Delta'_{F,a}$, kde „a“ znamená její použití pro operaci při přistání, a vypočítá se jako:

▼**M6**

$$\Delta'_{F,a} = 10 \cdot \log_{10}\left[\frac{1}{\pi}\left(-\frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right)\right] \qquad (2.7.46.b)$$

kde $\alpha_1 = -\lambda / d\lambda$.

Použití této formy bez aplikace jakýchkoli dalších úprav horizontální směrovosti (na rozdíl od případů míst za segmenty rozjíždění při vzletu – viz oddíl o směrovosti rozjezdu při vzletu) implicitně předpokládá polokruhovou horizontální směrovost před segmenty pojíždění při přistání.

Funkce směrovosti na počátku rozjezdu Δ_{SOR}

Hluk z proudových letadel – zejména těch, která jsou vybavena motory s nižším obtokovým poměrem – vykazuje diagram záření v lalocích v dozadu zakřiveném oblouku, který je typický pro hluk z výfukového systému proudových letadel. Tento diagram je tím výraznější, čím vyšší je průtoková rychlost v tryskách a čím nižší je rychlost letadla. To má zvláštní význam pro místa pozorovatele za počátkem rozjezdu, kde jsou splněny obě podmínky. Tento jev je zohledněn funkcí směrovosti Δ_{SOR}.

Funkce Δ_{SOR} byla odvozena z několika sérií měření hluku pomocí mikrofonů náležitě umístěných za rozjezdem nebo po straně počátku rozjezdu odlétajících proudových letadel.

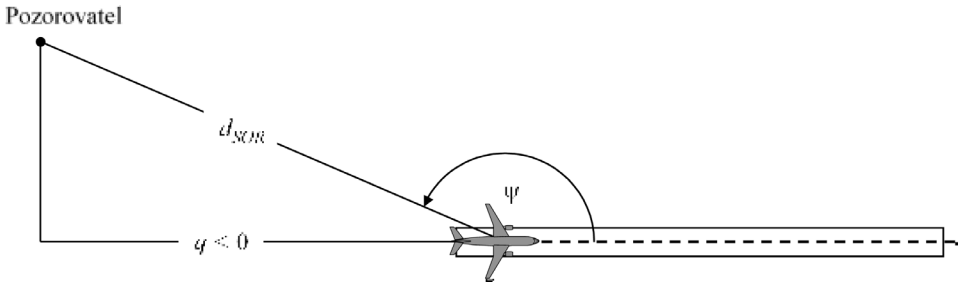
Příslušná geometrie je zobrazena na **obrázku 2.7.r**. Úhel azimutu Ψ mezi podélnou osou letadla a vektorem k pozorovateli je definován takto:

$$\psi = arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right) \qquad (2.7.47)$$

Relativní vzdálenost q je záporná (viz **obrázek 2.7.j**), takže Ψ se pohybuje v oblasti od 90° ve směru pohybu letadla vpřed do 180° v opačném směru.

Obrázek 2.7.r

Geometrie letadlo-pozorovatel pro odhad směrové korekce



Funkce Δ_{SOR} představuje kolísání celkového hluku vznikajícího při rozjezdu při vzletu měřeného za počátkem rozjezdu, v poměru k celkovému hluku z rozjezdu při vzletu měřeném po straně počátku rozjezdu na stejnou vzdálenost:

$$L_{TGR}\,(d_{SOR},\,\psi) = L_{TGR}\,(d_{SOR},90°) + \Delta_{SOR}\,(d_{SOR},\psi) \qquad (2.7.48)$$

▼**M6**

kde L_{TGR} (d_{SOR},90°) je celková hladina hluku rozjezdu při vzletu ve vzdálenosti d_{SOR} od strany počátku rozjezdu. Δ_{SOR} se použije jako korekce hladiny hluku z jednoho segmentu dráhy letu (např. $L_{max,seg}$ nebo $L_{E,seg}$), jak je uvedeno v rovnici 2.7.28.

Funkce směrovosti SOR, v decibelech, pro *turbodmychadlová proudová letadla* je vyjádřena touto rovnicí:

pro 90° ≤ Ψ < 180° pak:

$$\Delta^0_{SOR} = 2329{,}44 - (8{,}0573 \cdot \psi) + \left(11{,}51 \cdot exp\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)\right) - \left(\frac{3{,}4601 \cdot \psi}{ln\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)}\right) - \left(\frac{17403338{,}3 \cdot ln\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)}{\psi^2}\right) \quad (2.7.49)$$

Funkce směrovosti SOR, v decibelech, pro *turbovrtulová letadla* je vyjádřena touto rovnicí:

pro 90° ≤ Ψ < 180° pak:

$$\Delta^0_{SOR} = -34643{,}898 + \left(\frac{30722161{,}987}{\psi}\right) - \left(\frac{11491573930{,}510}{\psi^2}\right) + \left(\frac{2349285669062}{\psi^3}\right) - \left(\frac{283584441904272}{\psi^4}\right) + \left(\frac{20227150391251300}{\psi^5}\right) - \left(\frac{790084471305203000}{\psi^6}\right) + \left(\frac{13050687178273800000}{\psi^7}\right) \quad (2.7.50)$$

Pokud vzdálenost d_{SOR} je větší než normalizační vzdálenost $d_{SOR,0}$, korekce na směrovost se vynásobí korekčním koeficientem, aby se zohlednilo to, že na větší vzdálenosti od letadla se směrovost stává méně výraznou, konkrétně

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR}\text{ if } d_{SOR} \leq d_{SOR,0} \quad (2.7.51)$$

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}}\text{ if } d_{SOR} > d_{SOR,0} \quad (2.7.52)$$

Normalizační vzdálenost $d_{SOR,0}$ je rovna 762 m (2 500 ft).

Funkce Δ_{SOR} popsaná výše většinou zachycuje vliv výrazné směrovosti počáteční části rozjezdu při vzletu v místech nacházejících se za počátkem rozjezdu (protože je to nejblíže k bodům příjmu, s nejvyšším poměrem mezi směrovou rychlostí plynů v tryskách a rychlostí letadla). Použití takto stanovené Δ_{SOR} je „zobecněno“ na místa nacházející se za *každým jednotlivým* segmentem rozjíždění při vzletu, takže nikoli pouze za bodem počátku rozjezdu (v případě vzletu). *Stanovená Δ_{SOR} se nepoužije na místa před každým jednotlivým segmentem rozjíždění při vzletu ani na místa za či před jednotlivými segmenty pojíždění při přistání*.

Parametry d_{SOR} a Ψ se vypočtou ve vztahu k počátku každého jednotlivého segmentu rozjezdu nebo dojezdu. Hladina hlukové události L_{SEG} pro místo za daným segmentem rozjezdu při vzletu se vypočte tak, aby byla po formální stránce v souladu s funkcí Δ_{SOR}: především se vypočte pro referenční bod nacházející se bočně od počátečního bodu segmentu, ve stejné vzdálenosti d_{SOR} jako aktuální bod, a dále se upraví pomocí Δ_{SOR} s cílem získat hladinu hluku hlukové události v aktuálním bodě.

▼M6

Pozn.: Vzorce (2.7.53), (2.7.54) a (2.7.55) byly v poslední změně této přílohy odstraněny.

▼M2

Zvláštní postupy u segmentů rozjezdu a dojezdu, včetně funkce směrovosti na počátku rozjezdu Δ_{SOR}

V případě segmentů rozjezdu při vzletu a dojezdu při přistání se použijí zvláštní postupy, které jsou popsány níže.

Funkce směrovosti na počátku rozjezdu Δ_{SOR}

Hluk z proudových letadel – zejména těch, která jsou vybavena motory s nižším obtokovým poměrem – vykazuje diagram záření v lalocích v dozadu zakřiveném oblouku, který je typický pro hluk z výfukového systému proudových letadel. Tento diagram je tím výraznější, čím vyšší je průtoková rychlost v tryskách a čím nižší je rychlost letadla. To má zvláštní význam pro místa pozorovatele za počátkem rozjezdu, kde jsou splněny obě podmínky. Tento jev je zohledněn funkcí směrovosti Δ_{SOR}.

Funkce Δ_{SOR} byla odvozena z několika sérií měření hluku pomocí mikrofonů náležitě umístěných za rozjezdem nebo po straně počátku rozjezdu odlétajících proudových letadel.

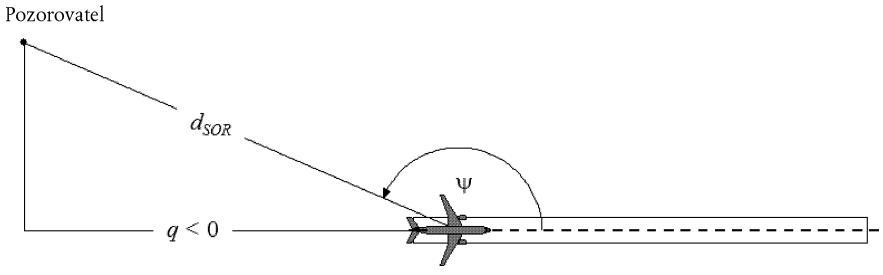
Příslušná geometrie je zobrazena na **obrázku 2.7.r**. Úhel azimutu ψ mezi podélnou osou letadla a vektorem k pozorovateli je definován takto:

$$\psi = \arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right). \qquad (2.7.47)$$

Relativní vzdálenost q je záporná (viz **obrázek 2.7.j**), takže ψ se pohybuje v oblasti od 0° ve směru pohybu letadla vpřed do 180° v opačném směru.

Obrázek 2.7.r

Geometrie letadlo-pozorovatel na zemi pro odhad korekce na směrovost



Funkce Δ_{SOR} představuje kolísání celkového hluku vznikajícího při rozjezdu při vzletu měřeného za počátkem rozjezdu, v poměru k celkovému hluku z rozjezdu při vzletu měřenému po straně počátku rozjezdu na stejnou vzdálenost:

$$L_{TGR}\,(d_{SOR},\psi) = L_{TGR}\,(d_{SOR},90°) + \Delta_{SOR}\,(d_{SOR},\psi) \qquad (2.7.48)$$

▼M2

kde L_{TGR} (d_{SOR},90°) je celková hladina hluku při rozjezdu vzniklá ve všech segmentech rozjezdu v bodové vzdálenosti d_{SOR} bočně od počátku rozjezdu. Na vzdálenosti d_{SOR} menší, než je normalizační vzdálenost $d_{SOR,0}$, je funkce směrovosti počátku rozjezdu při vzletu dána jako (if = jestliže):

$$\Delta^0_{SOR} = 51{,}47 - 1{,}553 \cdot \psi + 0{,}015147 \cdot \psi^2 - 0{,}000047173 \cdot \psi^3 \qquad \text{if } 90° \le \psi < 148{,}4 \qquad (2.7.49)$$

$$\Delta^0_{SOR} = 339{,}18 - 2{,}5802 \cdot \psi - 0{,}0045545 \cdot \psi^2 + 0{,}000044193 \cdot \psi^3 \qquad \text{if } 148{,}4° \le \psi \le 180° \qquad (2.7.50)$$

Pokud vzdálenost d_{SOR} je větší než normalizační vzdálenost $d_{SOR,0}$, korekce na směrovost se vynásobí korekčním koeficientem, aby se zohlednilo to, že na větší vzdálenosti od letadla se směrovost stává méně výraznou, tj. (if = jestliže):

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \qquad \text{if } d_{SOR} \le d_{SOR,0} \qquad (2.7.51)$$

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}} \qquad \text{if } d_{SOR} > d_{SOR,0} \qquad (2.7.52)$$

Normalizační vzdálenost $d_{SOR,0}$ je rovna 762 m (2 500 ft).

Postup v případě, kdy se body přijmu nacházejí za každým segmentem rozjezdu při vzletu a dojezdu při přistání

Funkce Δ_{SOR} popsaná výše většinou zachycuje vliv výrazné směrovosti počáteční části rozjezdu při vzletu v místech nacházejících se za počátkem rozjezdu (protože je to nejblíže k bodům příjmu, s nejvyšším poměrem mezi směrovou rychlostí plynů v tryskách a rychlostí letadla). Použití takto stanovené Δ_{SOR} je „zobecněno“ na místa nacházející se za každým jednotlivým pozemním segmentem – jak rozjezdu při vzletu, tak dojezdu při přistání –, takže nikoli pouze za bodem počátku rozjezdu (v případě vzletu).

Parametry d_S a ψ se vypočtou ve vztahu k počátku každého jednotlivého segmentu rozjezdu nebo dojezdu.

Hladina hlukové události L_{seg} pro místo za daným segmentem rozjezdu při vzletu nebo dojezdu při přistání se vypočte tak, aby byla po formální stránce v souladu s funkcí Δ_{SOR}: především se vypočte pro referenční bod nacházející se bočně od počátečního bodu segmentu, ve stejné vzdálenosti d_S jako aktuální bod, a dále se upraví pomocí Δ_{SOR} s cílem získat hladinu hluku hlukové události v aktuálním bodě.

To znamená, že v různých korekčních podmínkách v níže uvedených rovnicích musí být použity geometrické parametry odpovídající tomuto referenčnímu bodu, který se nachází bočně od počátečního bodu:

$$L_{max,seg} = L_{max}\,(P, d = d_s) + \Delta_I\,(\varphi) - \Lambda(\beta, l = d_s) + \Delta_{SOR} \qquad (2.7.53)$$

$$L_{E,seg} = L_{E,\infty}\,(P, d = d_s) + \Delta_V + \Delta_I\,(\varphi) - \Lambda(\beta, l = d_s) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \qquad (2.7.54)$$

▼M2

kde Δ'_F je redukovaná forma podílu hluku vyjádřená v rovnici (2.7.46) pro případ q = 0 (neboť referenční bod se nachází bočně od počátečního bodu) a s vědomím toho, že d_l se musí vypočítat s použitím d_S (a nikoli d_p):

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{Ex}(P,d_s) - L_{max}(P,d_s)]/10} \quad (2.7.55)$$

2.7.20. *Hladina hlukové události L při pohybu letadel ve všeobecném letectví*

Metoda popsaná v oddíle 2.7.19 je použitelná pro letadla s vrtulovým motorem ve všeobecném letectví, když se s nimi zachází jako s vrtulovými letadly, pokud jde o vlivy instalace motoru.

Databáze údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel obsahuje záznamy o některých letadlech ve všeobecném letectví. Často se jedná o nejvíce používaná letadla v oblasti všeobecného letectví, ale mohou se vyskytnout případy, kdy je vhodné použít i další údaje.

Pokud konkrétní letadlo ve všeobecném letectví není známo nebo není v databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel, doporučuje se použít všeobecnější údaje o letadlech, standardy GASEPF a GASEPV. Tyto údaje se týkají malých jednomotorových letadel s vrtulí s pevnými listy (standard GASEPF) a s přestavitelnou vrtulí (standard GASEPV) používaných ve všeobecném letectví. Tabulky s údaji jsou uvedeny v příloze I (tabulky I-11 až I-17).

2.7.21. *Metoda pro výpočet hluku z vrtulníků*

Pro výpočet hluku z vrtulníků může být použita stejná metoda výpočtu, která se používá pro letadla s pevnými křídly (nastíněná v oddíle 2.7.14) za předpokladu, že s vrtulníky se zachází jako s vrtulovými letadly a že nejsou uplatněny vlivy zastavění motoru související s proudovými letadly. Tabulky s údaji pro tyto dva různé datové soubory jsou uvedeny v příloze I (tabulky I-18 až I-27).

2.7.22. *Hluk související s testováním motorů (motorovými zkouškami), pojížděním a chodem pomocných energetických jednotek*

V takových případech, pokud se má za to, že má být modelován hluk související s testováním motorů a chodem pomocných energetických jednotek, se modelování provádí v souladu s kapitolou o průmyslovém hluku. Ačkoli se to normálně nestává, hluk z testování motorů letadel (někdy označovaných jako „motorové zkoušky“) na letištích může přispívat k účinkům hluku. Obvykle se provádějí pro technické účely s cílem prověřit výkonnost motoru a letadla jsou umístěna do bezpečné vzdálenosti od budov, letadel, míst s pohybem vozidel a/nebo osob, aby se zamezilo škodám spojeným s proudem výstupních plynů.

Z dalších bezpečnostních důvodů a důvodů snížení hluku mohou letiště, a zejména letiště se zařízeními pro údržbu, jež mohou vést k častým zkouškám motorů, vybudovat takzvaná „protihluková ohrazení“, třístranné usměrněné kryty speciálně konstruované tak, aby odkláněly a rozptylovaly proud výstupních plynů a hluk vytvářeným letadlem. Šetření hlukového dopadu takových zařízení, který může být dále ztlumen a snížen pomocí dalších zemních hrází nebo účinných protihlukových bariér, je nejlepší provádět tak, že se protihlukové ohrazení považuje za zdroj průmyslového hluku a použije se vhodný model pro šíření hluku a zvuku.

▼M2

2.7.23. *Výpočet hladin kumulovaného hluku*

V oddílech 2.7.14 až 2.7.19 je popsán výpočet hladiny zvuku (nebo hluku) hlukové události z jednoho pohybu letadla v jednom místě pozorovatele. Celková expozice hluku v tomto místě se vypočte sečtením hladin hlukových událostí ze všech hlukově významných pohybů letadel, tj. všech pohybů přilétajících nebo odlétajících letadel, které ovlivňují hladinu kumulovaného hluku.

2.7.24. *Vážené ekvivalentní hladiny akustického tlaku*

Časově vážené ekvivalentní hladiny akustického tlaku, jež zohledňují všechnu významnou zvukovou energii letadel, která byla přijata, se musí vyjádřit generickým způsobem pomocí vzorce

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_{i=1}^{N} g_i \cdot 10^{L_{E,i}/10} \right] + C \qquad (2.7.56)$$

Provede se součet za všechny hlukové události N během časového intervalu T_0, na které se vztahuje daný ukazatel hluku. $L_{E,i}$ je hladina expozice hluku jednotlivé hlukové události vzniklá z i-té hlukové události. g_i je vážící faktor závislý na denní době (obvykle se definuje pro denní dobu, večerní dobu a noční dobu). Fakticky je g_i činitel, jímž se násobí počet letů, k nimž dochází během stanovené doby. Konstanta C může mít různé významy (normalizační konstanta, úprava na roční období apod.).

Pomocí vztahu

$$g_i = 10^{\Delta_i/10}$$

kde Δ_i je vážená decibelová hodnota za i-té období, lze rovnici 2.7.56 přepsat jako

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \sum_{i=1}^{N} 10^{(L_{E,i}+\Delta_i)/10} \right] + C \qquad (2.7.57)$$

tj. vážení denní dobou se vyjádří dodatečnou kompenzací hladiny.

2.7.25. *Vážený počet letů*

Kumulativní četnost výskytu hladiny hluku se odhaduje tak, že se sečtou příspěvky od všech jednotlivých typů nebo kategorií letadel létajících na různých letových tratích, které dohromady tvoří scénář letiště.

Aby bylo možné popsat tento postup sčítání, zavádějí se tyto dolní indexy:

i index pro typ nebo kategorii letadla,

j index pro dráhu nebo dílčí dráhu letu (jsou-li definovány dílčí dráhy),

k index pro segment dráhy letu

Mnohé hlukové ukazatele – zejména ekvivalentní hladiny akustického tlaku – obsahují ve své definici váhové koeficienty denní doby g_i (rovnice 2.7.56 a 2.7.57).

▼M2

Postup sčítání je možné zjednodušit zavedením „váženého počtu letů“.

$$M_{ij} = (g_{day} \cdot N_{ij,day} + g_{evening} \cdot N_{ij,evening} + g_{night} \cdot N_{ij,night}) \quad (2.7.58)$$

Hodnoty N_{ij} představují počty letů letadel typu/kategorie i na dráze (nebo dílčí dráze) j během denní doby, večerní doby a noční doby ([1]).

Podle rovnice (2.7.57) (generická) ekvivalentní hladina kumulovaného akustického tlaku L_{eq} v bodě pozorování (x,y) je

$$L_{eq,W}(x,y) = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_i \sum_j \sum_k M_{ij} \cdot 10^{L_{E,ijk}(x,y)/10}\right] + C \quad (2.7.59)$$

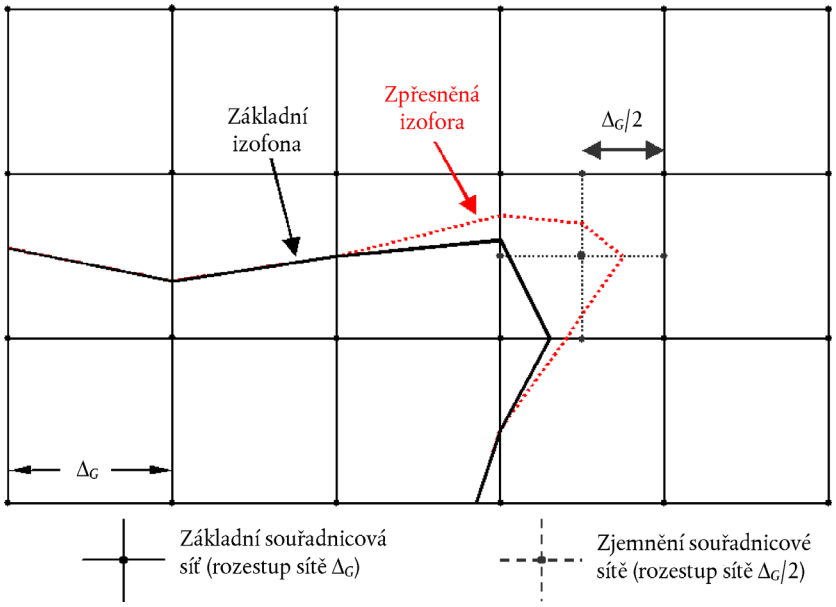
T_0 je referenční časové období. Závisí – stejně jako váhové faktory g_i – na konkrétní definici použitého váženého indexu (např. L_{DEN}). $L_{E,ijk}$ je příspěvek jednotlivé hlukové události k hladině akustického tlaku ze segmentu k dráhy nebo dílčí dráhy j pro provoz letadel kategorie i. Odhad $L_{E,ijk}$ je podrobně popsán v oddílech 2.7.14 až 2.7.19.

2.7.26. *Výpočet a upřesnění standardní souřadnicové sítě*

Jsou-li získány izofony interpolací mezi indexovými hodnotami v pravoúhle rozmístěných bodech souřadnicové sítě, jejich přesnost závisí na volbě rozestupu souřadnicové sítě (nebo velikosti ok) Δ_G, zejména v buňkách, kde velké gradienty v prostorové distribuci indexu způsobují prudkou změnu směru křivky izofon (viz **obrázek 2.7.s**). Interpolační chyby se sníží zúžením rozměrů souřadnicové sítě, avšak tím se zvýší počet bodů souřadnicové sítě a prodlouží se doba výpočtu. Při optimalizaci ok pravidelné souřadnicové sítě je nezbytné zachovat vyvážený poměr mezi přesností modelování a dobou výpočtu.

Obrázek 2.7.s

Standardní souřadnicová síť a zjemnění souřadnicové sítě



([1]) Denní doby mohou být jiné než tyto tři v závislosti na definici použitého ukazatele hluku.

▼M2

Zjevného zlepšení efektivity výpočtu, jež přinese přesnější výsledky, se dosáhne použitím nepravidelné souřadnicové sítě tak, aby se zlepšila interpolace v kritických buňkách. Podstatou této techniky, znázorněné na **obrázku 2.7.s**, je zúžit oka souřadnicové sítě v některých místech, přičemž hlavní část sítě zůstane beze změn. Je to velmi jednoduché a dosáhne se toho těmito kroky:

1. Definuje se prahový rozdíl pro zjemnění ΔL_R pro daný ukazatel hluku.

2. Vypočte se základní souřadnicová síť pro rozestup Δ_G.

3. Prověří se rozdíly ΔL hodnot ukazatele mezi sousedními uzly souřadnicové sítě.

4. Pokud existují jakékoli rozdíly $\Delta L > \Delta L_R$, definuje se nová souřadnicová síť s rozestupem $\Delta_G/2$ a odhadnou se hladiny pro nové uzly takto:

▼C1

$$\text{Jestliže} \begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases}, \text{ nová hodnota se vypočte} \begin{cases} \text{lineární interpolací ze sousedních uzlů} \\ \\ \text{zcela nově ze základních vstupních dat.} \end{cases}$$

▼M2

5. Kroky 1–4 se opakují, dokud všechny rozdíly nejsou menší než prahový rozdíl.

6. Odhadnou se izofony pomocí lineární interpolace.

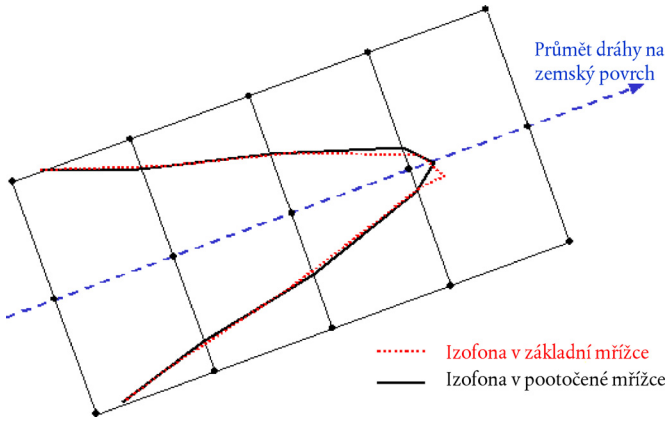
Má-li být daná sada hodnot ukazatelů sloučena s jinými hodnotami (např. při výpočtu vážených ukazatelů pomocí součtu samostatných izofon pro den, večer a noc), je třeba dbát na to, aby tyto oddělené souřadnicové sítě byly totožné.

2.7.27. *Použití pootočených souřadnicových sítí*

V praxi je skutečný tvar izofony často téměř symetrický s průmětem dráhy na zemský povrh. Jestliže však směr této dráhy není sladěn s vypočtenou souřadnicovou sítí, může to vést k asymetrickému tvaru izofony.

Obrázek 2.7.t

Použití pootočené souřadnicové sítě



Jednoduchým způsobem, jak se tomuto účinku vyhnout, je zúžit souřadnicovou síť. To však prodlouží dobu výpočtu. Elegantnějším řešením je vypočtenou souřadnicovou síť pootočit tak, aby její směr byl paralelní s průměty hlavních drah na zemský povrch (tj. obvykle paralelní s hlavní vzletovou a přistávací drahou). Na **obrázku 2.7.t** je znázorněn účinek takového pootočení souřadnicové sítě na tvar izofony.

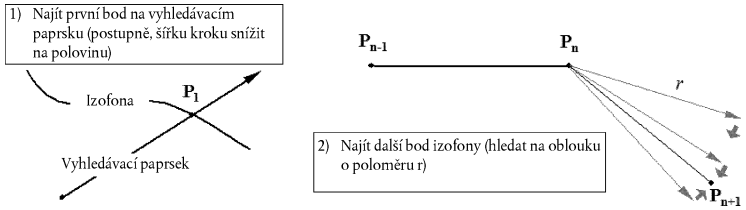
▼M2

2.7.28. *Postupné zobrazení izofon*

Z časového hlediska velmi efektivním algoritmem, díky němuž není třeba vypočítat poněkud složitějším postupem úplnou sadu hodnot indexu, je postupné zobrazení průběhu izofony – bod po bodu. Tato volba vyžaduje provedení a opakování dvou základních kroků (viz **obrázek 2.7.u**):

Obrázek 2.7.u

Koncepce algoritmu postupného zobrazení

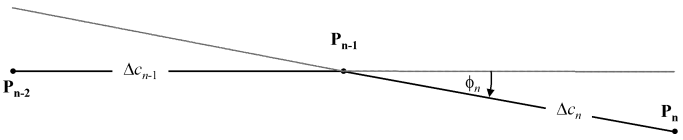


Krok 1 je najít první bod $\mathbf{P_1}$ na izofoně. To se provede vypočtením hladin ukazatele hluku L v ekvidistantních krocích po „paprsku vyhledávání“, o kterém lze předpokládat, že protíná požadovanou izofonu hladiny L_C. Když je izofona protnuta, u rozdílu $\delta = L_C - L$ se změní znaménko. Pokud se to stane, šířka kroku po paprsku se sníží na polovinu a směr hledání se změní v opačný. To se provádí, dokud δ je menší než předem definovaná prahová hodnota přesnosti.

Krok 2, který se opakuje, dokud izofona není dostatečně dobře definována, je najít následující bod na izofoně L_C – který je ve stanovené přímočaré vzdálenosti r od stávajícího bodu. Během po sobě následujících úhlových kroků se vypočtou hladiny ukazatele a rozdíly δ na konci vektorů opisujících oblouk o poloměru r. Pomocí podobného rozpůlení a obrácení směru přírůstků, tentokrát ve směrech vektoru, se určí následující bod izofony v rámci předem definované míry přesnosti.

Obrázek 2.7.v

Geometrické parametry definující podmínky pro algoritmus postupného zobrazení



Je nutno zavést určitá omezení, aby se zaručilo, že izofona bude odhadnuta s dostatečnou mírou přesnosti (viz **obrázek 2.7.v**):

1. Délka tětivy Δc (vzdálenost mezi dvěma body izofony) musí být v rámci intervalu $[\Delta c_{min}, \Delta c_{max}]$, např. [10 m, 200 m].
2. Poměr délky mezi dvěma sousedními tětivami o délkách Δc_n a Δc_{n+1} musí být omezen, např. $0{,}5 < \Delta c_n/\Delta c_{n+1} < 2$.
3. Pokud jde o správné stanovení délky tětivy s ohledem na zakřivení izofony, musí být splněna tato podmínka:

$$\Phi_n \cdot \max(\Delta c_{n-1}, \Delta c_n) \leq \varepsilon \ (\varepsilon \approx 15 \text{ m})$$

kde f_n je rozdíl mezi směry tětiv.

▼M2

Zkušenosti s tímto algoritmem ukázaly, že v průměru se musí vypočítat dvě až tři hodnoty ukazatele, aby bylo možné určit bod izofony s přesností větší než 0,01 dB.

Zejména když se musí vypočítat velké izofony, tento algoritmus velmi výrazně zkracuje dobu výpočtu. Mělo by však být poukázáno na to, že jeho provedení vyžaduje zkušenosti, zejména když se izofona rozpadne na samostatné ostrůvky.

▼M6

2.8. **Expozice hluku**

Určení oblasti vystavené hluku

Posouzení oblasti vystavené hluku vychází z bodů posouzení hluku ve výšce 4 ± 0,2 m nad zemí, což odpovídá umístění bodů příjmu podle 2.5, 2.6 a 2.7, vypočítáno na souřadnicové síti pro jednotlivé zdroje.

K bodům souřadnicové sítě nacházejícím se uvnitř budov se přiřadí výsledky hladiny hluku pomocí přiřazení nejtišších sousedních bodů příjmu vně budov, a to kromě hluku z letadel, u nichž se výpočet provede bez zohlednění přítomnosti budov a kdy se přímo použije bod příjmu hluku v rámci budovy.

Podle rozlišení souřadnicové sítě bude ke každému jejímu bodu pro výpočet přiřazena příslušná oblast. Například u souřadnicové sítě 10 m x 10 m představují jednotlivé body hodnocení plochu 100 čtverečních metrů, která je vystavena počítané hladině hluku.

Přiřazení bodů hodnocení hluku k budovám bez obytných jednotek

Hodnocení expozice hluku u budov bez obytných jednotek, jako jsou školy a nemocnice, vychází z bodů hodnocení hluku ve výšce 4 ± 0,2 m nad zemí, což odpovídá bodům příjmu definovaným v 2.5, 2.6 a 2.7

Při hodnocení budov bez bytových jednotek a vystavených hluku z letadel se ke každé budově přiřadí bod příjmu s nejvyšším hlukem v rámci budovy samotné, nebo pokud takový bod neexistuje, pak bod na souřadnicové síti kolem budovy.

Při hodnocení budov bez bytových jednotek a vystavených pozemním zdrojům hluku se body příjmu nacházejí přibližně 0,1 m před fasádou budovy. Z výpočtu se vyloučí odrazy od posuzované fasády. Budově se pak přiřadí nejhlučnější bod příjmu na její fasádě.

Stanovení obytných jednotek a obyvatel obytných jednotek vystavených hluku

Pro hodnocení expozice obytných jednotek a obyvatel obytných jednotek hluku se musí posuzovat pouze obytné budovy. Nelze přidělovat žádné obytné jednotky nebo osoby do jiných budov, které nejsou využívány k bydlení, jako jsou budovy sloužící výhradně jako školy, nemocnice, kancelářské budovy nebo továrny. Přidělení obytných jednotek a obyvatel obytných jednotek k obytným budovám musí být založeno na posledních úředních údajích (podle příslušných předpisů daného členského státu).

▼**M6**

Počet obytných jednotek a v nich žijících osob v obytných budovách jsou důležitými pomocnými parametry pro odhad expozice hluku. Údaje pro tyto parametry však bohužel nejsou vždy dostupné. Níže je vysvětleno, jak lze tyto parametry odvodit z údajů, které jsou snáze dostupné.

V následujícím textu jsou použity tyto symboly:

BA = základní plocha budovy

DFS = obytná podlahová plocha

DUFS = podlahová plocha obytné jednotky

H = výška budovy

FSI = obytná podlahová plocha na jednu osobu žijící v obytné jednotce

Dw = počet obytných jednotek

Inh = počet osob žijících v obytných jednotkách

NF = počet podlaží

V = objem obytných budov

Pro výpočet počtu obytných jednotek a v nich žijících osob se musí použít postup uvedený v případě 1 nebo postup uvedený v případě 2 podle toho, které údaje jsou dostupné.

Případ 1: Je k dispozici údaj o počtu obytných jednotek a v nich žijících osob

1A:

Počet osob žijících v obytných jednotkách je znám nebo byl odhadnut na základě počtu obytných jednotek. V tomto případě je počet osob žijících v obytných jednotkách budovy součtem počtu osob žijících ve všech obytných jednotkách v budově.

$$Inh_{building} = \sum_{i=1}^{n} Inh_{dwelling_{unit_i}} \quad (2.8.1)$$

1B:

Počet obytných jednotek nebo jejich obyvatel je znám pouze pro jednotky větší než budova, například vypočítané oblasti, městské bloky, městské čtvrti, nebo dokonce celá obec. V tomto případě se počet obytných jednotek a osob žijících v obytných jednotkách budovy odhadne na základě objemu budovy:

$$Dw_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Dw_{total} \quad (2.8.2a)$$

$$Inh_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Inh_{total} \quad (2.8.2b)$$

▼**M6**

Index „total“ se vztahuje na příslušnou dotčenou jednotku. Objem budovy je součin její základní plochy a její výšky:

$$V_{building} = BA_{building} \text{ x } H_{building} \quad (2.8.3)$$

Není-li výška budovy známa, musí se odhadnout na základě počtu poschodí $NF_{building}$, přičemž se předpokládá, že průměrná výška jednoho poschodí je 3 m:

$$H_{building} = NF_{building} \text{ x } 3m \quad (2.8.4)$$

Není-li znám ani počet poschodí, musí se použít standardní hodnota pro počet poschodí, jež je reprezentativní pro danou městskou čtvrť nebo městskou část. Celkový objem obytných budov v rámci dotčené jednotky V_{total} se vypočte jako součet objemů všech obytných budov v dané jednotce:

(2.8.5)

$$V_{total} = \sum_{i=1}^{n} V_{building_i} \quad (2.8.5)$$

Případ 2: Nejsou k dispozici údaje o počtu osob žijících v obytných jednotkách

V tomto případě se počet osob žijících v obytných jednotkách odhadne na základě průměrné obytné podlahové plochy na jednu osobu žijící v obytné jednotce FSI. Není-li tento parametr znám, musí se použít standardní hodnota.

2A:

Obytná podlahová plocha je známa na základě obytných jednotek.

V tomto případě se počet osob žijících v každé obytné jednotce odhadne takto:

$$Inh_{dwelling_{unit_i}} = \frac{DUFS_i}{FSI} \quad (2.8.6)$$

Celkový počet osob žijících v obytných jednotkách budovy lze nyní odhadnout stejně jako v případě 1A.

2B:

Je známa obytná podlahová plocha celé budovy, tedy je znám součet obytných podlahových ploch všech obytných jednotek v budově.

V tomto případě se počet osob žijících v obytných jednotkách odhadne takto:

$$Inh_{building} = \frac{DFS_{building}}{FSI} \quad (2.8.7)$$

▼M6

2C:

Obytná podlahová plocha je známa pouze pro jednotky větší než budova, například vypočítané oblasti, městské bloky, městské čtvrti, nebo dokonce celou obec.

V tomto případě se počet osob žijících v obytných jednotkách budovy odhadne na základě objemu budovy, jak je popsáno v případě 1B, uvedeném výše, přičemž se celkový počet osob žijících v obytných jednotkách odhadne takto:

$$Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI} \quad (2.8.8)$$

2D:

Obytná podlahová plocha není známa.

V tomto případě se počet osob žijících v obytných jednotkách budovy odhadne tak, jak je popsáno výše v případě 2B, přičemž obytná podlahová plocha se odhadne takto:

(2.9.8)

$$DFS_{building} = BA_{building} \text{ x } 0.8 \text{ x } NF_{building} \quad (2.9.8)$$

Faktor 0,8 je přepočítávací faktor *hrubá podlahová plocha → obytná podlahová plocha*. Je-li známo, že pro danou oblast je reprezentativní jiný faktor, musí být použit a jasně zdokumentován. Není-li znám počet poschodí v dané budově, musí se odhadnout na základě výšky budovy, $H_{building}$, což typicky vede k počtu poschodí vyjádřenému desetinným číslem:

$$NF_{building} = \frac{H_{building}}{3\text{m}} \quad (2.8.10)$$

Není-li známa ani výška budovy, ani počet poschodí, musí se použít standardní hodnota pro počet poschodí reprezentativní pro danou městskou čtvrť nebo městskou část.

Přiřazení bodů hodnocení hluku obytným jednotkám a osobám žijícím v obytných jednotkách

Hodnocení expozice hluku u obytných jednotek a osob žijících v nich vychází z bodů hodnocení hluku ve výšce 4 ± 0,2 m nad zemí, což odpovídá bodům příjmu definovaným v oddílech 2.5, 2.6 a 2.7.

Pro výpočet počtu bytových jednotek a osob žijících v nich vystavených hluku z letadel bude všem obytným jednotkám a osobám žijícím v nich přiřazen bod příjmu s nejvyšším hlukem náležející k dotčené budově, nebo pokud takový nebude existovat, pak k bodu nacházejícímu se na souřadnicové síti kolem budovy.

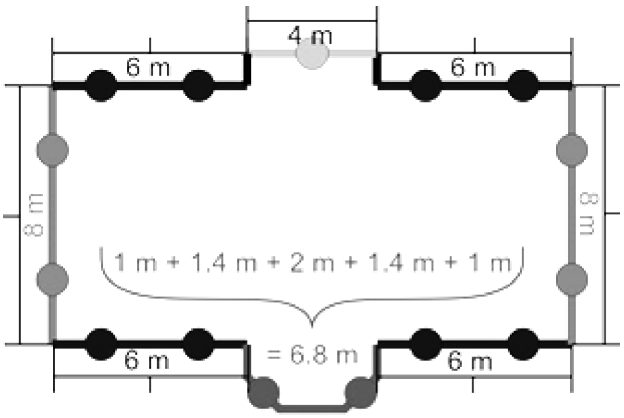
Pro výpočet počtu bytových jednotek a osob žijících v nich vystavených pozemním zdrojům hluku se budou body příjmu nacházet přibližně 0,1 m před fasádou obytné budovy. Z výpočtu budou vyloučeny odrazy od posuzované fasády. Pro umístění bodů příjmu se použije buď postup podle případu 1, nebo postup podle případu 2.

▼**M6**

Případ 1: fasády se rozdělí v pravidelných intervalech

Obrázek 2.8.a

Příklad umístění bodů příjmu kolem budovy podle postupu uvedeného v případě 1



a) Segmenty delší než 5 m se rozdělí na pravidelné intervaly o největší možné délce, ale menší nebo rovné 5 m. Body příjmu se umístí doprostřed každého z těchto pravidelných intervalů.

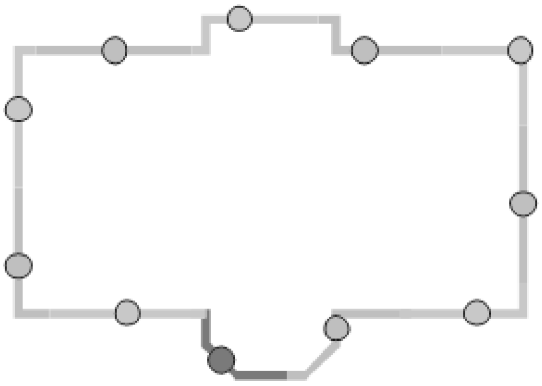
b) Ostatní segmenty delší než 2,5 m jsou představeny jedním bodem příjmu uprostřed každého segmentu.

c) S ostatními sousedními segmenty o celkové délce větší než 5 m se zachází jako s objekty tvořenými navazujícími úsečkami obdobným způsobem, jako je způsob popsaný v písmenech a) a b).

Případ 2: fasády se rozdělí ve stanovené vzdálenosti od začátku mnohoúhelníku

Obrázek 2.8.b

Příklad umístění bodů příjmu kolem budovy podle postupu uvedeného v případě 2



a) Fasády jsou posuzovány každá zvlášť nebo se rozčlení po 5 m od počáteční polohy a dále, přičemž bod příjmu se nachází v poloviční vzdálenosti od fasády nebo v polovině pětimetrového segmentu.

b) Zbývající část má svůj bod příjmu ve svém středovém bodě.

▼M6

Přiřazení obytných jednotek a osob žijících v obytných jednotkách k bodům příjmu

Budou-li k dispozici údaje o umístění obytných jednotek v rámci stop budovy, budou tyto obytné jednotky a osoby žijící v nich přiřazeny bodu příjmu na nejexponovanější fasádě této obytné jednotky. Například u samostatných domů, řadových domů a domů s terasami nebo bytových domů, kde je známo vnitřní rozdělení budovy, nebo u budov, jejichž podlahová plocha naznačuje jednu obytnou jednotku na podlaží, nebo u budov s podlahovou plochou a výškou naznačujících jednu obytnou jednotku na podlaží.

Nebudou-li k dispozici výše uvedené údaje o umístění obytných jednotek v rámci stopy budovy, použije se pro odhad expozice hluku u obytných jednotek a osob žijících v nich v budově jeden z následujících postupů vhodný pro stavební základ budovy.

a) Dostupné údaje ukazují, že jsou obytné jednotky v obytné budově uspořádány tak, že mají hluku vystavenou jednu fasádu.

V takovém případě bude přiřazení počtu obytných jednotek a v nich žijících osob k bodům příjmu provedeno podle délky dotčené fasády a postupem podle případu 1 nebo případu 2, aby součet všech bodů příjmu odpovídal celkovému počtu obytných jednotek a jejich obyvatel přiřazených k budově.

b) Dostupné údaje ukazují, že jsou obytné jednotky v obytné budově uspořádány tak, že je hluku vystavena více než jedna jejich fasáda, nebo nejsou k dispozici žádné údaje o tom, kolik fasád obytných jednotek je vystaveno hluku.

V takovém případě se u každé budovy rozdělí soubor souvisejících bodů příjmu podle střední hodnoty ([1]) vypočítaných posuzovaných hladin jednotlivých budov na spodní a horní polovinu. V případě lichého počtu bodů příjmu se tento postup použije bez umístění bodu příjmu s nejnižší hladinou hluku.

U každého bodu příjmu v horní polovině souboru údajů bude počet obytných jednotek a osob žijících v nich rozdělen rovnoměrně, aby součet všech bodů příjmu v horní polovině souboru údajů odpovídal celkovému počtu obytných jednotek a osob žijících v nich. Bodům příjmu ve spodní polovině souboru údajů nebudou přiřazeny žádné obytné jednotky ani obyvatelé ([2]).

▼M2

3. VSTUPNÍ DATA

Vstupní data, jež mají být případně použita ve spojení s metodami popsanými výše, jsou stanovena v dodatku F až dodatku I.

([1]) Střední hodnota je hodnota oddělující horní polovinu (50 %) souboru údajů od spodní poloviny (50 %).

([2]) Spodní polovina souboru údajů může být asimilována pomocí přítomnosti relativně tichých fasád. Bude-li předem známo, například podle umístění budov vzhledem k dominantním zdrojům hluku, u kterých umístění bodů příjmů se budou vyskytovat nejvyšší/nejnižší hladiny hluku, nebude nutné vypočítávat hluk pro spodní polovinu.

▼**M2**

V případech, kdy vstupní data uvedená v dodatku F až dodatku I není možné použít nebo způsobují odchylky od skutečné hodnoty, jež nesplňují podmínky uvedené v oddílech 2.1.2 a 2.6.2, lze uvést jiné hodnoty za předpokladu, že tyto použité hodnoty a metodika použitá k jejich odvození jsou dostatečně zdokumentovány a je rovněž prokázána jejich vhodnost. Tyto informace se musí zpřístupnit veřejnosti.

4. METODY MĚŘENÍ

V případech, kdy se z jakéhokoli důvodu provádějí měření, musí být tato měření provedena v souladu se zásadami, jimiž se řídí měření dlouhodobých průměrů, stanovenými v normách ISO 1996-1:2003 a ISO 1996-2:2007 nebo pro letecký hluk v normě ISO 20906:2009.

▼M2

Dodatek A

Požadavky na údaje

Oddíl 2.7.6 hlavního textu obecně popisuje požadavky týkající se údajů, specifických pro každý jednotlivý případ, jež popisují letiště a jeho provoz a jsou potřebné pro výpočty izofon. V níže uvedených tabulkách jsou jako příklad uvedeny údaje o hypotetickém letišti. Konkrétní formát údajů bude zpravidla záviset na požadavcích a potřebách konkrétního systému modelování hluku a na scénáři dané studie.

Pozn.: Zeměpisné údaje (referenční body apod.) se doporučuje uvádět v kartézských souřadnicích. Volba konkrétního souřadnicového systému obvykle závisí na mapách, které jsou k dispozici.

A1 OBECNÉ ÚDAJE O LETIŠTI

Označení letiště	Hypotetické letiště	
Systém souřadnic	UTM, Pásmo 15, Datum WGS-84	
Vztažný bod letiště, ARP	3 600 000 m E	6 300 000 m N
	Střední bod vzletové a přistávací dráhy 09L-27R	
Nadmořská výška referenčního bodu letiště	120 m /	
Průměrná teplota vzduchu v referenčním bodě letiště (*)	12,0 °C	
Průměrná relativní vlhkost v referenčním bodě letiště (*)	60 %	
Průměrná rychlost a směr větru (*)	5 kt	270 stupňů
Zdroj topografických údajů	Neznámý	
(*) Uveďte opakovaně za každý časový interval, který je relevantní (denní doba, roční období apod.).		

A2 POPIS VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY

Označení vzletové a přistávací dráhy,	09L	
Počátek dráhy	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Konec dráhy	3 603 000 m E	6 302 000 m N
Počátek pojíždění	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Práh pro přistání	3 599 700 m E	6 302 000 m N
Nadmořská výška počátku dráhy	110 m	
Střední gradient dráhy	0,001	

V případě posunutých prahů dráhy lze popis dráhy opakovat, nebo je možné posunuté prahy dráhy popsat v oddíle, který se zabývá popisem průmětu dráhy na zemský povrch.

▼M2

A3 POPIS PRŮMĚTU DRÁHY NA ZEMSKÝ POVRCH

Pokud nejsou k dispozici radarové údaje, jsou pro popis konkrétních průmětů drah na zemský povrch potřebné následující údaje.

Dráha č.	001
Označení dráhy	Dep 01 – 09L
Ze vzletové a přistávací dráhy	09L
Typ dráhy	Odletový
Posunutí od počátku pojíždění	0 m
Počet dílčích drah:	7

Popis průmětu střední dráhy na zemský povrch

Segment č.	Přímý [m]	Zatáčka			Směrodatná odchylka pro boční rozptyl na konci segmentu [m]
		L/P	Změna kurzu [°]	Poloměr [m]	
1	10 000				2 000
3		P	90,00	3 000	2 500
4	20 000				3 000

Dráha č.	002
Označení dráhy	App 01 – 09L – Disp 300
Ze vzletové a přistávací dráhy	09L
Typ dráhy	Přiblížení
Posunutí od prahu pro přistání	300 m
Počet dílčích drah:	1

Popis průmětu střední dráhy na zemský povrch

Segment č.	Přímý [m]	Zatáčka			Směrodatná odchylka pro boční rozptyl na konci segmentu [m]
		L/P	Změna kurzu [°]	Poloměr [m]	
1	30 000				0

Informace o dráze přiblížení	
Úhel sestupu drah přiblížení	2,7°
Nadmořská výška letu při zachycení sestupové roviny	4 000 ft

▼M2

A4 POPIS LETOVÉHO PROVOZU

Referenční časové období	366 dní (01-01-2014 až 31-12-2014)	= 8 784 hod
Denní doba I	od 7 do 19 hod	= 12 hod
Denní doba II	od 19 do 23 hod	= 4 hod
Denní doba III	od 23 do 7 hod	= 8 hod

POPIS LETOVÉHO PROVOZU – POHYBY NA JEDNOTLIVÝCH DRAHÁCH			
Průmět dráhy na zemský povrch č.		001	
Označení dráhy		Dep 01 – 09L	
Označení letadla	**Počet pohybů během časového období**		
	I	**II**	**III**
Letadlo 1, Odl.1	20 000	4 000	1 000
Letadlo 2, Odl.4	10 000	5 000	500
Letadlo 4, Odl.3	2 000	300	0
Průmět dráhy na zemský povrch č.		002	
Označení dráhy		Dep 01 – 09L – Disp 300	
Označení letadla	**Počet pohybů během časového období**		
	I	**II**	**III**
Letadlo 1, Přibl.1	18 000	2 000	5 000
Letadlo 2, Přibl.1	10 000	3 000	2 500
Letadlo 4, Přibl.1	1 300	0	1 000

▼M2

A5 TABULKA LETOVÝCH POSTUPŮ

Letadlo uvedené v příkladu v kapitole 3 Boeing 727-200 odvozené z údajů radaru pomocí pokynů stanovených v oddíle 2.7.9 hlavního textu.

Označení letadla	B727C3
Identifikátor NPD (vztahy mezi hlukem, výkonem letadla a vzdáleností od letadla) v databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel (ANP)	JT8E5
Počet motorů	3
Režim činnosti	Odletový
Skutečná hmotnost letadla [t]	71,5
Protivítr [m/s]	5
Teplota [°C]	20
Výška letiště [m]	83

Segment Č.	Vzdálenost od referenčního bodu RP (1) [m]	Výška [m]	Pozemní rychlost [m/s]	Výkon motorů (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) Referenční bod RP je počátek rozjezdu při odletech a práh pro přistání při přiblížení.
(2) Jednotky odpovídající jednotkám uvedeným v databázi údajů o hlučnosti a výkonnosti letadel (ANP).

▼**M2**

Příklad profilu postupů na základě údajů o letadlech uložených v databázi údajů o hlučnosti a výkonnosti letadel (ANP):

Označení letadla v databázi ANP	B727C3
Identifikátor NPD v databázi údajů ANP	JT8E5
Počet motorů	3
Režim činnosti	Odletový
Skutečná hmotnost letadla [t]	71,5
Protivítr [m/s]	5
Teplota [°C]	15
Výška letiště [m]	100

Segment Č.	Režim	Cíl	Vztlakové klapky	Výkon motorů
1	Vzlet		5	Vzlet
2	Počáteční stoupání	Výška 1 500 ft	5	Vzlet
3	Zatažené vztlakové klapky	210 kt IAS ROC 750 ft/min	0	Maximální stoupání
4	Zrychlení	250 kt IAS ROC 1 500 ft/min	0	Maximální stoupání
5	Stoupání	10 000 ft	0	Maximální stoupání

▼M2

Dodatek B

Výpočty letových výkonů

Pojmy a symboly

Pojmy a symboly použité v tomto dodatku odpovídají těm, které běžně užívají odborníci v oblasti výkonnosti letadel. Níže jsou stručně vysvětleny některé základní pojmy pro uživatele, kteří s nimi nejsou obeznámeni. Aby se minimalizoval konflikt s hlavním textem této metody, jsou symboly většinou definovány zvlášť v tomto dodatku. Veličinám, na které se odkazuje v hlavním textu metody, jsou přiděleny obecně používané symboly; některé symboly, které jsou v tomto dodatku užívány odlišně, jsou označeny hvězdičkou (*). Jsou zde vedle sebe používány některé jednotky používané v USA i jednotky soustavy SI; cílem opět je zachovat konvence, se kterými jsou obeznámeni uživatelé z různých oborů.

Pojmy

Zlomový bod	Viz redukovaný výkon
Kalibrovaná vzdušná rychlost letu	(Jinak nazývaná ekvivalentní nebo indikovaná rychlost letu.) Rychlost letadla relativní ke vzduchu, indikovaná kalibrovaným přístrojem letadla. Pravou vzdušnou rychlost letu, která je obvykle vyšší, lze vypočítat z kalibrované rychlosti, pokud je známa hustota vzduchu.
Upravený čistý tah	Čistý tah je hnací síla vyvinutá motorem na drak letadla. Při daném nastavení výkonu (*EPR* nebo N_1) klesá spolu s hustotou vzduchu s tím, jak se zvyšuje nadmořská výška; upravený čistý tah je tah motoru na hladině moře.
Redukovaný výkon	Při určitých maximálních teplotách letadlových komponent tah motoru klesá, když teplota okolního vzduchu stoupá, a naopak. To znamená, že existuje kritická teplota vzduchu, při jejímž překročení není možné dosáhnout *jmenovitého tahu*. U většiny současných motorů se tato teplota nazývá „teplota redukovaného výkonu“, protože při nižších teplotách vzduchu je tah motoru automaticky omezen na jmenovitý tah, aby se co nejvíce prodloužila jeho životnost. Při teplotách vyšších, než je teplota redukovaného výkonu – které se často nazývají *zlomový bod* nebo *zlomová teplota* –, tah stejně klesá.
Rychlost	Rozměr vektoru rychlosti letadla (ve vztahu k souřadnicovému systému letiště)
Jmenovitý tah	Životnost motoru letadla velmi závisí na provozních teplotách jeho komponent. Čím větší je vyvinutý výkon nebo tah, tím vyšší jsou teploty a tím kratší životnost motoru. K vyvážení požadavků na

▼M2

	výkon a životnost jsou u motorů s redukovaným výkonem určeny *hodnoty jmenovitého tahu* pro vzlet, stoupání a cestovní režim, jež definují běžná maximální nastavení výkonu.
Parametr nastavení tahu	Pilot si nemůže vybrat konkrétní tah motoru; zvolí vhodné nastavení tohoto parametru, který je zobrazen v pilotní kabině. Obvykle je to kompresní poměr motoru (*EPR*) nebo rotační rychlost nízkotlakého rotoru (nebo dmýchadla) (N_1).

Symboly

Veličiny jsou bezrozměrné, pokud není uvedeno jinak. Symboly a zkratky, které nejsou uvedeny níže, se používají jen ojediněle a jsou definovány v textu. Dolní indexy 1 a 2 označují podmínky na počátku a na konci segmentu. Nadtržení označují střední hodnoty segmentů, tj. průměr počátečních a koncových hodnot.

a	Průměrné zrychlení ve ft/s^2
a_{max}	Maximální možné zrychlení ve ft/s^2
A, B, C, D	Koeficienty vztlakových klapek
$E, F, G_{A,B}, H$	Koeficienty tahu motoru
F_n	Čistý tah jednoho motoru v lbf
F_n/δ	Upravený čistý tah jednoho motoru v lbf
G	Gradient stoupání
G'	Gradient stoupání s vypnutým motorem
G_R	Střední gradient vzletové a přistávací dráhy, při jejím stoupání je kladný
g	Gravitační zrychlení ve ft/s^2
ISA	Mezinárodní standardní atmosféra
N *	Počet motorů dodávajících tah
R	Poměr mezi koeficienty odporu a vztlaku C_D/C_L
ROC	Rychlost stoupání v segmentu (ft/min)
s	Pozemní vzdálenost na průmětu dráhy na zemský povrch ve ft
s_{TO8}	Délka vzletu ve ft při protivětru 8 kt

▼M2

s_{TOG}	Délka vzletu ve ft upravená o w a G_R
s_{TOw}	Délka vzletu ve ft při protivětru w
T	Teplota vzduchu ve ° C
T_B	Teplota zlomového bodu ve ° C
V	Traťová rychlost v kt
V_C	Kalibrovaná vzdušná rychlost letu v kt
V_T	Pravá vzdušná rychlost letu v kt
W	Hmotnost letadla v lb
w	Rychlost protivětru v kt
Δs	Délka segmentu ve ft za bezvětří projektovaná na průmět dráhy na zemský povrch
Δs_w	Projekce délky segmentu na zemský povrch ve ft upravená o rychlost protivětru
δ	*p/po*, poměr mezi vnějším atmosférickým tlakem a standardním tlakem vzduchu na střední hladině moře: *po* = 101,325 kPa (nebo 1 013,25 mb)
ε	Úhel příčného náklonu v radiánech
γ	Úhel stoupání/klesání v radiánech
θ	$(T + 273{,}15)/(T_0 + 273{,}15)$ poměr mezi teplotou vzduchu v nadmořské výšce a standardní teplotou vzduchu na střední hladině moře: T_0 = 15,0 °C
σ *	σ/σ_0 = Poměr mezi hustotou vzduchu v nadmořské výšce a hodnotou na střední hladině moře (také $\sigma = \delta/\theta$)

B1 ÚVOD

Syntéza dráhy letu

Tento dodatek především doporučuje postupy pro výpočet profilu letu letounu, založené na stanovených aerodynamických parametrech a parametrech pohonné jednotky, hmotnosti letadla, atmosférických podmínkách, průmětu dráhy na zemský povrch a provozního postupu (letová konfigurace, nastavení výkonu, dopředná rychlost, vertikální rychlost apod.). Provozní postup je popsán souborem *procedurálních kroků*, jež předepisují, jak létat daný profil.

Profil letu při vzletu nebo přiblížení je znázorněn řadou přímočarých segmentů, jejichž konce se nazývají *body profilu*. Vypočte se pomocí aerodynamických rovnic a rovnic tahu motoru obsahujících množství koeficientů a konstant, které musí být k dispozici pro konkrétní kombinaci draku letadla a motoru. Tento postup výpočtu je popsán v textu jako postup *syntézy* dráhy letu.

Kromě parametrů výkonnosti letadla, které lze získat z databáze údajů o hlučnosti a výkonnosti letadel (ANP), vyžadují tyto rovnice specifikaci 1) celkové hmotnosti letadla, 2) počtu motorů, 3) teploty vzduchu, 4) výšky vzletové a přistávací dráhy a 5) procedurálních kroků (vyjádřených z hlediska nastavení výkonu, výchylek vztlakových klapek, vzdušné rychlosti letu a během akcelerace průměrné míry stoupání/klesání) pro každý segment během vzletu a přiblížení.

▼M2

Každý segment je poté klasifikován jako rozjezd či dojezd, vzlet nebo přistání, stoupání konstantní rychlostí, snížení výkonu, stoupání se zrychlením se zatažením nebo bez zatažení vztlakových klapek, klesání se zpomalením nebo bez zpomalení a/nebo s použitím či bez použití vztlakových klapek nebo konečné přiblížení na přistání. Profil letu se vytvoří postupně, počáteční parametry každého segmentu jsou stejné jako parametry na konci předchozího segmentu.

Parametry aerodynamické výkonnosti uvedené v databázi ANP mají poskytnout přiměřeně přesnou představu o skutečné dráze letu letounu za stanovených referenčních podmínek (viz **oddíl 2.7.6 hlavního textu**). Ukázalo se však, že aerodynamické parametry a koeficienty motoru odpovídají teplotám vzduchu do 43 °C, nadmořským výškám letišť do 4 000 stop a spektru hmotností stanovených v databázi ANP. Tyto rovnice tak umožňují výpočet drah letu při jiných podmínkách, tj. při jiné než referenční hmotnosti letounu, rychlosti větru, teplotě vzduchu a výšce vzletové a přistávací dráhy (tlaku vzduchu), obvykle s dostatečnou přesností pro vypočítání izofon průměrných hladin akustického tlaku v okolí letišť.

Oddíl B-4 objasňuje, jakým způsobem jsou zohledněny vlivy letu v zatáčce při odletech. To umožňuje zohlednit úhel příčného náklonu při výpočtu vlivů boční směrovosti (vlivy instalace motorů). Během letu v zatáčce se také zpravidla sníží gradienty stoupání v závislosti na poloměru zatáčky a rychlosti letounu. (Vlivy zatáček během přiblížení na přistání jsou složitější a v současnosti nejsou zahrnuty. Tyto vlivy však jen zřídka významně ovlivní izofony.)

Oddíly B-5 až **B-9** popisují doporučenou metodiku pro tvorbu odletových profilů letu, založenou na koeficientech uvedených v databázi ANP a na procedurálních krocích.

Oddíly B-10 a **B-11** popisují doporučenou metodiku pro tvorbu profilů letu při přiblížení, založenou na koeficientech uvedených v databázi ANP a na procedurálních krocích.

Oddíl B-12 poskytuje zpracované příklady výpočtů.

Samostatné soubory rovnic jsou poskytnuty pro určení čistého tahu vyvinutého tryskovými motory a vrtulemi. Pokud není uvedeno jinak, rovnice aerodynamické výkonnosti letounu platí stejně pro tryskové i vrtulové letouny.

Použité matematické symboly jsou definovány na začátku tohoto dodatku a/nebo tam, kde jsou poprvé zavedeny. Jednotky koeficientů a konstant ve všech rovnicích musí být samozřejmě konzistentní s jednotkami odpovídajících parametrů a proměnných. Pro dosažení souladu s databází ANP se tento dodatek přidržuje konvencí používaných v inženýrství výkonnosti letadel; vzdálenosti a výšky ve stopách (ft), rychlost v uzlech (kt), hmotnost v librách (lb), síla v librách síly (upravený čistý tah pro vysoké teploty) atd. – i když některé veličiny (např. atmosférické) jsou vyjádřeny v jednotkách SI. Tvůrci modelů, kteří používají jiné jednotkové soustavy, by měli být velmi obezřetní, pokud budou rovnice přizpůsobovat svým potřebám, a měli by používat vhodné přepočítávací koeficienty.

▼M2

Analýza dráhy letu

V některých aplikacích modelování nejsou informace o drahách letu poskytovány jako procedurální kroky, ale jako polohové a časové souřadnice, obvykle určované analýzou radarových údajů. O tom se pojednává v **oddíle 2.7.7** hlavního textu. V tomto případě se rovnice předkládané v tomto dodatku použijí „obráceně“: parametry tahu motoru se odvodí od pohybu letadla, a nikoli naopak. Obecně řečeno, jakmile byly stanoveny průměrné hodnoty údajů o dráze letu a omezeny na hodnotu segmentů, každý segment se zatřídí podle toho, zda se jedná o stoupání či klesání, zrychlení nebo zpomalení, a podle změn tahu a vztlakových klapek; to je poměrně jednoduché ve srovnání se syntézou, která často zahrnuje iterativní postupy.

B2 TAH MOTORŮ

Hnací síla vyvíjená každým motorem je jedna z pěti veličin, které musí být definovány na konci každého segmentu dráhy letu (ostatními jsou výška, rychlost, nastavení výkonu a úhel příčného náklonu). Čistý tah představuje složku hrubého tahu motoru, který je k dispozici pro pohon. Při aerodynamických a akustických výpočtech je čistý tah vztažen ke standardnímu tlaku vzduchu na střední hladině moře. Ten je znám jako *upravený čistý tah*, F_n/δ.

Bude to buď čistý tlak, který je k dispozici při letu se stanoveným *jmenovitým tahem*, nebo čistý tah, který se získá, je-li *parametr nastavení tahu* nastaven na určitou konkrétní hodnotu. V případě turbovrtulových nebo turbodmýchadlových motorů pracujících při konkrétním jmenovitém tahu je upravený čistý tah dán rovnicí

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T \qquad \text{(B-1)}$$

kde

F_n je čistý tah jednoho motoru v lbf

δ je poměr mezi vnějším atmosférickým tlakem a standardním tlakem vzduchu na střední hladině moře, tj. 101,325 kPa (nebo 1 013,25 mb) [pozn. 1]

F_n/δ je upravený čistý tah jednoho motoru v lbf

V_C je kalibrovaná vzdušná rychlost letu v kt

T je teplota vnějšího vzduchu, v němž letadlo letí, ve °C

E, F, G_A, G_B, H jsou konstanty tahu motoru nebo koeficienty pro teploty nižší, než je teplota redukovaného tahu motoru při používaném jmenovitém tahu (v aktuálním segmentu dráhy letu pro vzlet/stoupání nebo přiblížení) v lb.s/ft, lb/ft, lb/ft^2, lb/°C. Lze je získat v databázi ANP.

Databáze ANP rovněž obsahuje údaje, jež umožňují výpočet jiného než jmenovitého tahu jako funkce parametru nastavení tahu. Tento parametr někteří výrobci definují jako kompresní poměr motoru *EPR*, jiní jako rychlost nízkotlakého rotoru nebo dmýchadla N_1. Je-li tímto parametrem *EPR*, rovnice B-1 se nahradí tímto:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_1 \cdot EPR + K_2 \cdot EPR^2 \qquad \text{(B-2)}$$

kde K_1 a K_2 jsou koeficienty uvedené v databázi ANP, které se týkají upraveného čistého tahu a kompresního poměru motoru pro stanovené Machovo číslo letounu, jež jsou blízké kompresnímu poměru motoru, o který se jedná.

▼**M2**

Je-li tímto parametrem, který používá letová posádka k nastavení tahu, rotační rychlost motoru N_1, zobecněná rovnice pak zní:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_3 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right) + K_4 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right)^2 \quad \text{(B-3)}$$

kde

N_1 je rotační rychlost nízkotlakého kompresoru (nebo dmýchadla) motoru a stupňů turbíny v %

θ = (T + 273)/288,15, poměr mezi absolutní celkovou teplotou na vstupu do motoru a absolutní standardní teplotou vzduchu na střední hladině moře [pozn. 1]

$\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}$ je upravená rychlost nízkotlakého rotoru v % a

K_3, K_4 jsou konstanty odvozené z údajů o instalovaném motoru zahrnující hledané rychlosti N_1.

Podotýká se, že pro konkrétní letoun by E, F, G_A, G_B a H v rovnicích B-2 a B-3 mohly mít odlišné hodnoty než ty, které jsou uvedeny v rovnici B-1.

Ne každá podmínka uvedená v rovnici bude vždy významná. Například pro motory s redukovaným výkonem pracující v teplotách vzduchu nižších než zlomový bod (typicky 30 °C) nemusí být podmínka teploty požadována. U motorů bez redukovaného výkonu musí být při stanovení jmenovitého tahu vzata v úvahu teplota okolního prostředí. Při teplotách vyšších než teplota redukovaného výkonu motoru musí být pro určení dostupné úrovně tahu použit odlišný soubor koeficientů tahu motoru (E, F, G_A, G_B a $H)_{high}$. Obvyklou praxí by pak bylo vypočítat F_n/δ pomocí koeficientů nízké teploty a vysoké teploty a použít vyšší úroveň tahu pro teploty *nižší* než teplota redukovaného výkonu a použít nižší vypočtenou úroveň tahu pro teplotu *vyšší* než teplota redukovaného výkonu.

Pokud jsou dostupné pouze koeficienty tahu pro nízké teploty, lze použít tento vztah:

$$(F_n/\delta)_{high} = F \cdot V_C + (E + H \cdot T_B) \cdot (1 - 0{,}006 \cdot T)/(1 - 0{,}006 \cdot T_B) \quad \text{(B-4)}$$

kde

$(F_n/\delta)_{high}$ upravený čistý tah pro vysoké teploty (lbf)

T_B zlomová teplota (není-li dostupná konečná hodnota, předpokládejte standardní hodnotu 30 °C).

Hodnoty konstant a koeficientů použitých v rovnicích B-1 až B-4 jsou uvedeny v databázi ANP.

Pro vrtulové letouny by upravený čistý tah jednoho motoru měl být zjištěn z grafů nebo vypočten pomocí rovnice

$$F_n/\delta = (326 \cdot \eta \cdot P_p/V_T)/\delta \quad \text{(B-5)}$$

kde

η je účinnost vrtule pro konkrétní zastavění vrtule a je to funkce rotační rychlosti vrtule a letové rychlosti letounu

V_T je pravá vzdušná rychlost letu v kt

P_p je čistá hnací síla pro danou letovou podmínku, např. maximální síla vzletu nebo maximální síla stoupání v hp

▼M2

V databázi ANP jsou uvedeny parametry rovnice B-5 pro nastavení maximálního tahu při vzletu a maximálního tahu při stoupání.

Pravá vzdušná rychlost V_T se odhadne z kalibrované vzdušné rychlosti letu V_C pomocí vztahu

$$V_T = V_C/\sqrt{\sigma} \tag{B-6}$$

kde σ je poměr mezi hustotou vzduchu v letounu a hodnotou na střední hladině moře.

Pokyny pro lety s redukovaným vzletovým tahem

Vzletová hmotnost letadla je často nižší než maximální přípustná hmotnost a/nebo délka vzletových a přistávacích drah letiště, která je k dispozici, je větší než minimální požadovaná délka pro lety s použitím maximálního vzletového tahu. V těchto případech se obvykle sníží tah motorů pod maximální úroveň, aby se prodloužila životnost motoru a někdy i pro účely omezování hluku. Tah motorů je možné snížit pouze na takovou úroveň, aby byla zachována požadovaná úroveň bezpečnosti. Výpočetní postup, který používají letečtí dopravci pro určení velikosti snížení tahu, je náležitě regulován. Je složitý a zohledňuje množství faktorů včetně vzletové hmotnosti, teploty okolního vzduchu, deklarovaných vzdáleností vzletové a přistávací dráhy, výšky dráhy a kritéria bezpečné výšky nad překážkami pro danou vzletovou a přistávací dráhu. Velikost snížení tahu je proto při každém letu různá.

Jelikož lety s redukovaným tahem mají značný vliv na izofony při odletech, tvůrci modelů by měli lety s redukovaným tahem přiměřeně zohlednit a učinit vše, co je v jejich silách, aby získali praktické rady od provozovatelů.

Není-li takové poradenství dostupné, přesto se doporučuje vytvoření určité rezervy pomocí alternativních prostředků. Není praktické pro účely hlukového modelování přesně opakovat výpočty provozovatelů, ani by to nebylo vhodné s ohledem na konvenční zjednodušení a aproximace, které jsou prováděny pro účely výpočtů průměrných dlouhodobých hladin hluku. Jako použitelná alternativa se doporučuje následující postup. Je třeba zdůraznit, že v této oblasti probíhá rozsáhlý výzkum a tyto pokyny se mohou změnit.

Z analýzy údajů ze zapisovačů letových údajů (FDR) vyplývá, že úroveň snížení tahu zásadně souvisí s poměrem mezi skutečnou vzletovou hmotností a regulovanou vzletovou hmotností (RTOW) až po stanovenou spodní mez ([1]); tj.

$$F_n/\delta = (F_n/\delta)_{max} \cdot W/W_{RTOW} \tag{B-7}$$

kde $(F_n/\ \delta)_{max}$ je maximální jmenovitý tah, W je skutečná celková vzletová hmotnost a W_{RTOW} je regulovaná vzletová hmotnost.

Regulovaná vzletová hmotnost (RTOW) je maximální vzletová hmotnost, která může být bezpečně použita při splnění požadavků týkajících se délky letiště vzletu, vypnutí motoru a překážek. Je funkcí dostupné délky vzletové a přistávací dráhy, výšky letiště, teploty, protivětru a úhlu vychýlení klapky. Tyto informace lze získat od provozovatelů a měly by být snáze dostupné než údaje o skutečných úrovních redukovaného tahu. Alternativně může být vypočtena pomocí údajů, jež obsahují letové příručky.

([1]) Orgány odpovědné za letovou způsobilost obvykle stanoví spodní hranici tahu, často o 25 procent nižší, než je maximum.

▼M2

Redukovaný tah při stoupání

Používá-li se redukovaný tah při vzletu, provozovatelé často, avšak ne vždy, redukují při stoupání tah z úrovní nižších než maximálních ([1]). Tím se předchází vzniku situací, kdy se na konci počátečního stoupání při vzletovém tahu musí výkon zvýšit, a nikoli snížit. Najít důvody, které by měly obecnou platnost, je však obtížnější. Někteří provozovatelé používají fixní zarážky nižší než maximální tah při stoupání, někdy nazývané jako stoupání 1 a stoupání 2, jež typicky snižují tah při stoupání o 10 a 20 procent oproti maximu. Doporučuje se, aby vždy, když se používá redukovaný tah při vzletu, byla rovněž úroveň tahu při stoupání snížena o 10 procent.

B3 VERTIKÁLNÍ PROFILY TEPLOTY, TLAKU A HUSTOTY VZDUCHU A RYCHLOSTI VĚTRU

Pro účely tohoto dokumentu jsou změny teploty, tlaku a hustoty, k nimž dochází spolu se změnou výšky nad střední hladinou moře, považovány za změny mezinárodní standardní atmosféry. Níže popsané metodiky byly ověřeny pro nadmořskou výšku letišť do 4 000 ft nad střední hladinou moře a pro teploty vzduchu do 43 °C (109 °F).

Ačkoli ve skutečnosti se střední rychlost větru mění se změnou výšky a času, zohlednit to pro účely modelování izofon není prakticky možné. Namísto toho jsou níže uvedené rovnice letových charakteristik založeny na obecném předpokladu, že letoun vždy letí přímo do (standardního) protivětru 8 uzlů – bez ohledu na údaje kompasu (ačkoli ve výpočtech šíření zvuku se střední rychlost větru nebere výslovně v úvahu). Jsou uvedeny postupy pro přizpůsobení výsledků pro jiné rychlosti protivětru.

B4 VLIVY ZATÁČEK

Ve zbývající části tohoto dodatku se vysvětluje, jak vypočítat požadované vlastnosti segmentů přilehlých k bodům profilu *s*,*z*, jež definují dvojrozměrnou dráhu letu ve svislé rovině nad průmětem dráhy na zemský povrch. Segmenty jsou definovány v pořadí ve směru pohybu. Na konci každého segmentu (nebo na počátku rozjezdu v případě prvního segmentu odletu), kdy jsou definovány provozní parametry a příští procedurální krok, je zapotřebí vypočítat úhel stoupání a vzdálenost dráhy od bodu, kde je dosažena požadovaná výška a/nebo rychlost.

Je-li dráha přímá, bude pokryta jediným segmentem profilu, jehož geometrie může být poté určena přímo (i když někdy s určitým stupněm iterace). Jestliže však začíná nebo končí zatáčka nebo se změní její poloměr či směr, dříve než jsou dosaženy požadované koncové podmínky, jediný segment by nestačil, protože při změně úhlu příčného náklonu se změní vztlak a odpor letadla. Aby se zohlednily vlivy zatáčky na stoupání, je nutné přidat další segmenty profilu, jež umožní tento procedurální krok provést – a to následujícím způsobem.

Tvorba průmětu dráhy na zemský povrch je popsána v oddíle **2.7.13** textu. Provádí se to pro každý profil letu letadla zvlášť (přitom je však nutno dbát na to, aby nebyly definovány zatáčky, které by nebylo možné proletět při běžných provozních omezeních). Jelikož však je zatáčkami ovlivněn profil letu – výška a rychlost jako funkce vzdálenosti dráhy – nemůže být určen nezávisle na průmětu dráhy na zemský povrch.

([1]) Na kterou je tah motorů snížen po počátečním stoupání při vzletovém výkonu.

▼M2

Pro zachování rychlosti v zatáčce musí být zvýšen aerodynamický vztlak křídel, aby se vyvážila odstředivá síla a hmotnost letadla. Tím se zase zvýší odpor a následně i požadovaný hnací tah. Vlivy zatáčky jsou vyjádřeny v rovnicích výkonnosti jako funkce úhlu příčného náklonu ε, který pro letadlo ve vodorovném letu zatáčející konstantní rychlostí na kruhové dráze je dán jako

$$\varepsilon = \tan^{-1}\left\{\frac{2{,}85 \cdot V^2}{r \cdot g}\right\} \qquad \text{(B-8)}$$

kde V je traťová rychlost v kt

r je poloměr zatáčky ve ft

a g je gravitační zrychlení ve ft/s^2.

Předpokládá se, že všechny zatáčky mají konstantní poloměr a druhořadé vlivy související s nevodorovnými drahami letu se nezohledňují; úhly příčného náklonu jsou založeny pouze na poloměru zatáčky r na průmětu dráhy na zemský povrch.

K provedení procedurálního kroku se nejprve vypočte prozatímní segment profilu pomocí úhlu příčného náklonu ε v počátečním bodě – jak je definován rovnicí B-8 pro segment průmětu o poloměru r. Je-li vypočtená délka prozatímního segmentu taková, že neprotíná počátek nebo konec zatáčky, prozatímní segment se potvrdí a přejde se k dalšímu kroku.

Jestliže však prozatímní segment protne jeden nebo více počátků nebo konců zatáček (kdy se změní ε) ([1]), letové parametry na prvním takovém bodě se odhadnou interpolací (viz oddíl **2.7.13**), uloží se spolu s jeho souřadnicemi jako hodnoty koncového bodu a segment se ukončí. Z tohoto bodu je poté provedena druhá část tohoto procedurálního kroku – opět se prozatímně předpokládá, že může být provedena v jednom segmentu se stejnými koncovými podmínkami, ale s novým počátečním bodem a novým úhlem příčného náklonu. Pokud pak tento druhý segment prochází jinou změnou poloměru/směru zatáčky, bude zapotřebí třetí segment – a tak dále, dokud není dosaženo koncových podmínek.

Aproximační postup

Ukáže se, že plné zohlednění vlivů zatáčky, jak bylo popsáno výše, je z výpočetního hlediska velmi složité, protože profil stoupání každého letadla musí být vypočten samostatně pro průmět každé dráhy na zemský povrch, po níž letí. Změny vertikálního profilu způsobené zatáčkami však obvykle mají na izofony znatelně menší vliv než změny úhlu příčného náklonu a někteří uživatelé se mohou této složitosti raději vyhnout – za cenu určité ztráty přesnosti – tím, že nezohlední vlivy zatáček na profily, avšak přesto zohlední úhel příčného náklonu ve výpočtu boční emise hluku (viz oddíl 2.7.19). V rámci tohoto aproximovaného profilu se body pro konkrétní činnost letadla vypočtou pouze jednou, přičemž se předpokládá přímý průmět dráhy na zemský povrch (při kterém ε = 0).

B5 ROZJEZD PŘI VZLETU

Působením vzletového tahu letadlo zrychluje svůj pohyb na vzletové a přistávací dráze, dokud se neodpoutá od země. Předpokládá se pak, že kalibrovaná vzdušná rychlost letu je konstantní po celou počáteční část stoupání. Předpokládá se, že přistávací zařízení, je-li zatažitelné, bude krátce po vzletu zataženo.

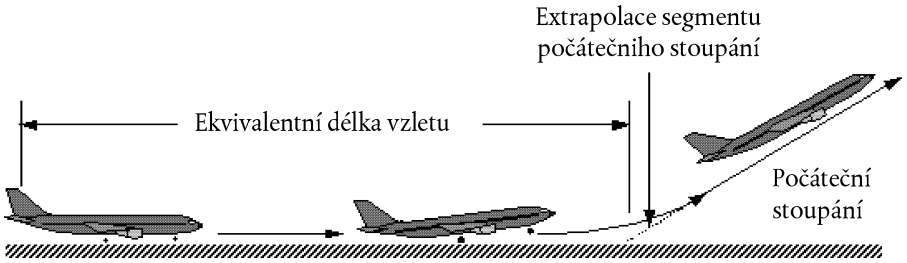
([1]) Aby se zamezilo přerušením způsobeným okamžitými změnami úhlu příčného náklonu na styčných bodech mezi přímým letem a letem v zatáčce, zavedou se do výpočtů hluku dílčí segmenty, což umožní lineární přechody úhlu naklonění na prvních a posledních 5° zatáčky. Při výpočtech charakteristik tyto dílčí segmenty nejsou nutné; úhel příčného náklonu je vždy dán rovnicí B-8.

▼M2

Pro účely tohoto dokumentu se skutečný rozjezd při vzletu aproximuje ekvivalentní délkou vzletu (až do dosažení standardního protivětru 8 kt), s_{TO8}, definovanou tak, jak je uvedeno na **obrázku B-1**, jako vzdálenost podél vzletové a přistávací dráhy od uvolnění brzd do bodu, kde přímočaré prodloužení počáteční dráhy letu při stoupání se zataženým přistávacím zařízením protíná vzletovou a přistávací dráhu.

Obrázek B-1

Ekvivalentní délka vzletu



Na vodorovné rozjezdové a přistávací dráze se ekvivalentní délka rozjezdu při vzletu s_{TO8} určí ze vzorce

$$S_{TO8} = \frac{B_8 \cdot \theta \cdot (W/\delta)^2}{N \cdot (F_n/\delta)} \qquad \text{(B-9)}$$

kde

B_8 je koeficient vhodný pro konkrétní kombinaci letounu/výchylek vztlakových klapek v referenčních podmínkách ISA včetně protivětru 8 uzlů ve ft/lbf

W je hmotnost letounu při uvolnění brzd v lbf

N je počet motorů dodávajících tah

Pozn.: Jelikož rovnice B-9 zohledňuje změny tahu se vzdušnou rychlostí letu a výškou vzletové a přistávací dráhy, pro daný letoun koeficient B_8 závisí pouze na výchylce vztlakových klapek.

Pro jiný protivítr, než je standardních 8 kt, se délka rozjezdu při vzletu upraví pomocí vzorce

$$S_{TOw} = S_{TO8} \cdot \frac{(V_C - w)^2}{(V_C - 8)^2} \qquad \text{(B-10)}$$

kde

S_{TOw} je vzdálenost rozjezdu ve ft upravená o protivítr w

V_C (v této rovnici) je kalibrovaná rychlost rotace při vzletu v kt

w je protivítr v kt

Délka rozjezdu při vzletu se rovněž upraví o gradient vzletové a přistávací dráhy takto:

$$S_{TOG} = S_{TOw} \cdot \frac{\alpha}{(\alpha - g \cdot G_R)} \qquad \text{(B-11)}$$

▼**M2**

kde

S_{TOG} je vzdálenost rozjezdu (ve ft) upravená o rychlost protivětru a o gradient vzletové a přistávací dráhy

α je průměrné zrychlení na vzletové a přistávací dráze, rovné $(V_C \cdot \sqrt{\sigma})^2/(2 \cdot s_{TOw})$, ve ft/s^2

G_R je gradient vzletové a přistávací dráhy; je kladný, když dráha při vzletu stoupá

B6 STOUPÁNÍ KONSTANTNÍ RYCHLOSTÍ

Tento typ segmentu je definován kalibrovanou vzdušnou rychlostí letu letadla, nastavením vztlakových klapek a výškou a úhlem příčného náklonu na jeho konci, spolu s rychlostí protivětru (standardních 8 kt). Stejně jako u všech ostatních segmentů se parametry na počátku segmentu včetně upraveného čistého tahu rovnají parametrům na konci předchozího segmentu – neexistují přerušení (s výjimkou výchylky vztlakových klapek a úhlu příčného náklonu, které se v těchto výpočtech smějí postupně měnit). Hodnoty čistého tahu na konci segmentu se nejprve vypočtou pomocí příslušné rovnice z rovnic B-1 až B-5. Průměrný geometrický úhel stoupání g (viz **obrázek B-1**) je pak dán jako

$$\gamma = \arcsin\left(K \cdot \left[N \cdot \frac{\overline{F_n/\delta}}{\overline{W/\delta}} - \frac{R}{\cos\varepsilon} \right] \right) \qquad \text{(B-12)}$$

kde nadtržení označuje hodnoty uprostřed segmentu (= průměr hodnot počátečního bodu a konečného bodu – obecně řečeno hodnoty uprostřed segmentu) a

K je konstanta závislá na rychlosti, rovná se 1,01, když $V_C \leq 200$ kt, nebo jinak 0,95. Tato konstanta zohledňuje vlivy stoupání do protivětru 8 kt a zrychlení spojené se stoupáním konstantní kalibrovanou vzdušnou rychlostí letu na gradient stoupání (pravá rychlost roste s tím, jak se s výškou snižuje hustota vzduchu).

R je poměr mezi koeficientem odporu letounu a jeho koeficientem vztlaku příslušný pro dané stanovení vztlakových klapek. Předpokládá se, že přistávací zařízení je zatažené.

ε úhel příčného náklonu v radiánech

Úhel stoupání se upraví o protivítr w pomocí vzorce:

$$\gamma_w = \gamma \cdot \frac{(V_C - 8)}{(V_C - w)} \qquad \text{(B-13)}$$

kde γ_w je průměrný úhel stoupání upravený o protivítr.

Vzdálenost, kterou letoun proletí po průmětu dráhy na zemský povrch, Δs, při stoupání pod úhlem γ_w, z počáteční nadmořské výšky h_1 do konečné nadmořské výšky h_2, je dána jako

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma_w} \qquad \text{(B-14)}$$

Zpravidla dvě rozdílné fáze odletového profilu zahrnují stoupání konstantní vzdušnou rychlostí letu. První, někdy označovaná jako *segment počátečního stoupání*, nastupuje bezprostředně po odpoutání od země, kdy bezpečnostní požadavky diktují, aby letoun letěl minimální vzdušnou rychlostí letu rovnající se nejméně bezpečné rychlosti vzletu. Toto je regulovaná rychlost a měla by být

▼M2

dosažena do 35 ft nad vzletovou a přistávací dráhou při běžném letu. V praxi se však často zachovává rychlost počátečního stoupání poněkud vyšší, obvykle o 10–20 kt, než bezpečná rychlost vzletu, neboť se tím většinou zlepší dosažený gradient počátečního stoupání. Druhá fáze následuje po zatažení vztlakových klapek a počátečním zrychlení, označuje se jako *pokračující stoupání*.

Během počátečního stoupání vzdušná rychlost letu závisí na nastavení vztlakových klapek při vzletu a celkové hmotnosti letadla. Kalibrovaná rychlost počátečního stoupání V_{CTO} se vypočte pomocí aproximace prvního řádu:

$$V_{CTO} = C \cdot \sqrt{W} \tag{B-15}$$

kde C je koeficient vhodný pro nastavení vztlakových klapek (kt/√lbf), získaný z databáze ANP.

Pro pokračující stoupání po zrychlení je kalibrovaná vzdušná rychlost letu parametr, který vkládá uživatel.

B7 SNÍŽENÍ VÝKONU (PŘECHODOVÝ SEGMENT)

Výkon se redukuje nebo *sníží* z nastavení při vzletu v určitém bodě po vzletu, aby se prodloužila životnost motoru, a často také proto, aby se snížil hluk v určitých oblastech. Tah se obvykle sníží buď v segmentu stoupání konstantní rychlostí (**oddíl B-6**), nebo v segmentu zrychlení (**oddíl B-8**). Je to poměrně krátce trvající postup, typicky s dobou trvání 3–5 vteřin, a proto se modeluje přidáním „přechodového segmentu“ k hlavnímu segmentu. Obvykle se má za to, že zahrnuje vodorovnou pozemní vzdálenost 1 000 ft (305 m).

Velikost snížení tahu

Při běžném letu se tah motoru sníží na nastavení maximální tah stoupání. Na rozdíl od vzletového tahu může být tah stoupání udržován po nekonečnou dobu, v praxi obvykle dokud letadlo nedosáhne své počáteční cestovní výšky. Úroveň maximálního tahu stoupání se určí rovnicí B-1 pomocí koeficientů maximálního tahu, jež dodá výrobce. Požadavky omezování hluku však mohou vyžadovat další snížení tahu, někdy označované jako hluboké snížení. Z důvodů bezpečnosti je maximální snížení tahu omezeno ([1]) na úroveň, kterou určuje výkonnost letadla a počet motorů.

Minimální úroveň „redukovaného tahu“ se někdy označuje jako „redukovaný tah“ s vypnutým motorem:

$$(F_n/\delta)_{engine.out} = \frac{(W/\delta_2)}{(N-1)} \cdot \left[\frac{\sin(\arctan(0{,}01 \cdot G'))}{K} + \frac{R}{\cos\varepsilon}\right] \tag{B-16}$$

kde

δ_2 je kompresní poměr motoru ve výšce h_2

G' je procentní podíl letu s vypnutým motorem na gradientu stoupání:

= 0 % pro letouny s automatickými systémy obnovení tahu; jinak

= 1,2 % pro dvoumotorový letoun

= 1,5 % pro třímotorový letoun

= 1,7 % pro čtyřmotorový letoun

([1]) „Noise Abatement Procedures“ (Postupy pro omezování hluku), dokument ICAO 8168 „PANS-OPS“ svazek 1, část V, kapitola 3, ICAO 2004.

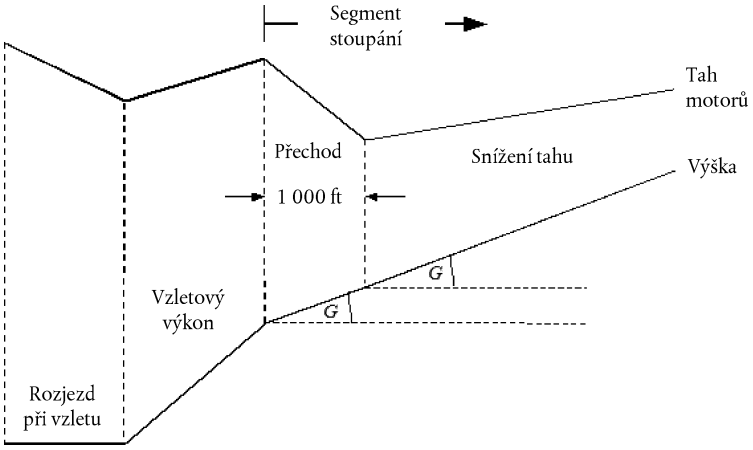
▼M2

Segment stoupání konstantní rychlostí se snížením tahu

Gradient segmentu stoupání se vypočte pomocí rovnice B-12, přičemž tah motoru se vypočte buď pomocí B-1 s maximálními koeficienty stoupání, nebo pomocí B-16 pro redukovaný tah. Segment stoupání se pak rozdělí na dva dílčí segmenty, oba se stejným úhlem stoupání. Je to znázorněno na **obrázku B-2**.

Obrázek B-2

Segment stoupání konstantní rychlostí se snížením tahu (pro ilustraci – není zachováno měřítko)



Na první dílčí segment se vyčlení pozemní vzdálenost 1 000 ft (304 m) a upravený čistý tah jednoho motoru na konci 1 000 ft se stanoví na úrovni odpovídající hodnotě sníženého tahu. (Je-li původní vodorovná vzdálenost menší než 2 000 ft, polovina segmentu se použije pro snížený tah.) Tah motoru na konci druhého dílčího segmentu se rovněž stanoví na stejné úrovni, jako je snížený tah. Druhý dílčí segment se tak letí při konstantním tahu.

B8 STOUPÁNÍ SE ZRYCHLENÍM A ZATAŽENÝMI VZTLAKOVÝMI KLAPKAMI

Obvykle následuje po počátečním stoupání. Stejně jako u všech segmentů letu jsou nadmořská výška h_1, pravá vzdušná rychlost V_{T1} a tah motorů $(F_n/\delta)_1$ v počátečním bodě tytéž jako na konci předchozího segmentu. Kalibrovaná vzdušná rychlost letu V_{C2} a průměrná rychlost stoupání *ROC* v koncovém bodě jsou údaje vložené uživatelem (úhel naklonění ε je funkcí rychlosti a poloměru zatáčky). Jelikož jsou nezávislé, musí se koncová nadmořská výška h_2, koncová pravá vzdušná rychlost V_{T2}, koncový tah $(F_n/\delta)_2$ a délka segmentu dráhy Δs vypočítat pomocí iterace; koncová nadmořská výška h_2 se nejprve odhadne a poté opakovaně přepočítává pomocí rovnic B-16 a B-17, dokud rozdíl mezi po sobě následujícími odhady není menší než stanovená přípustná odchylka, např. jedna stopa. Praktický počáteční odhad je $h_2 = h_1 + 250$ ft.

Délka segmentu dráhy (proletěná vodorovná vzdálenost) se odhadne jako:

$$S_{seg} = 0{,}95 \cdot k^2 \cdot (V_{T2}^2 - V_{T1}^2)/2 \ (\alpha_{max} - G \cdot g) \qquad \text{(B-17)}$$

▼M2

kde

0,95 je faktor zohledňující vliv protivětru o rychlosti 8 kt při stoupání rychlostí 160 kt

k je konstanta pro převod uzlů na ft/s = 1,688 ft/s za 1 kt

V_{T2} = pravá vzdušná rychlost letu na konci segmentu v kt: $V_{T2} = V_{C2}/\sqrt{\sigma_2}$

kde σ_2 = koeficient hustoty vzduchu v koncové nadmořské výšce h_2

a_{max} = maximální zrychlení při vodorovném letu (ft/s^2)

$= g\left[N \cdot \overline{F_n/\delta}/\left(\overline{W/\delta}\right) - R/cos\ \varepsilon\right]$

G = gradient stoupání$\approx \dfrac{ROC}{60 \cdot k \cdot \overline{V_T}}$

kde ROC = rychlost stoupání ve ft/min

Pomocí tohoto odhadu Δs se pak znovu odhadne koncová nadmořská výška h_2' pomocí vzorce:

$$h_2' = h_1 + s \cdot G/0{,}95 \qquad \text{(B-18)}$$

Dokud je chyba $|h'_2 - h_2|$ větší než stanovená tolerance, kroky B-17 a B-18 se opakují pomocí aktuálních iterovaných hodnot nadmořské výšky h_2, pravé vzdušné rychlosti V_{T2} a upraveného čistého tahu jednoho motoru $(F_n/\delta)_2$ na konci segmentu. Když je chyba v mezích tolerance, iterativní cyklus se ukončí a segment zrychlení se definuje konečnými hodnotami na konci segmentu.

Pozn.: Pokud během postupu iterace $(a_{max} - G \cdot g) < 0{,}02$ g, může být zrychlení příliš malé pro dosažení žádoucí V_{C2} v přiměřené vzdálenosti. V tomto případě lze gradient stoupání omezit na $G = a_{max}/g - 0{,}02$, v důsledku čehož se požadovaná rychlost stoupání sníží, aby bylo možné udržet přijatelné zrychlení. Pokud $G < 0{,}01$, měl by být učiněn závěr, že tah motoru je nedostatečný pro dosažení stanoveného zrychlení a rychlosti stoupání; výpočet by měl být ukončen a procedurální kroky zrevidovány ([1]).

Délka segmentu zrychlení se upraví o rychlost protivětru w pomocí vzorce:

$$\Delta S_w = \Delta_S \cdot \frac{(V_T - w)}{(V_T - 8)} \qquad \text{(B-19)}$$

Segment zrychlení se snížením tahu

Snížení tahu se vkládá do segmentů zrychlení stejným způsobem jako do segmentu konstantní rychlosti, a to tak, že se jeho první část přemění v přechodový segment. Úroveň snížení tahu se vypočte jako pro postup konstantní rychlosti se sníženým tahem, pouze pomocí rovnice B-1. Podotýká se, že obecně není možné zrychlovat a stoupat při zachování nastavení minimálního tahu s vypnutým motorem. Na změnu tahu se vyčlení pozemní vzdálenost 1 000 ft (305 m) a upravený čistý tah jednoho motoru na konci 1 000 ft se stanoví na úrovni

([1]) V kterémkoli z těchto případů by počítačový model měl být naprogramován tak, aby informoval uživatele o nesouladu.

▼M2

odpovídající hodnotě sníženého tahu. Rychlost na konci segmentu se určí iterací pro délku segmentu 1 000 ft. (Je-li původní vodorovná vzdálenost menší než 2 000 ft, polovina segmentu se použije pro změnu tahu.) Tah motoru na konci druhého dílčího segmentu se rovněž nastaví na stejné úrovni, jako je snížený tah. Druhý dílčí segment se tak letí při konstantním tahu.

B9 DALŠÍ SEGMENTY STOUPÁNÍ A ZRYCHLENÍ PO ZATAŽENÍ VZTLAKOVÝCH KLAPEK

Přidají-li se do vzestupné dráhy letu další segmenty zrychlení, měly by se pro výpočet délky průmětu dráhy na zemský povrch, průměrného úhlu stoupání a přírůstku výšky v každém z nich opět použít rovnice B-12 až B-19. Stejně jako v předchozích případech se výška na konci segmentu musí odhadnout iterací.

B10 KLESÁNÍ A ZPOMALENÍ

Přibližovací let obvykle vyžaduje, aby letoun klesal a zpomaloval v přípravě na segment konečného přiblížení, kdy je letoun konfigurován pro přiblížení, s vysunutými klapkami a přistávacím zařízením. Mechanika letu v porovnání s odletem se nemění; hlavní rozdíl spočívá v tom, že profil výšky a rychlosti je zpravidla znám a pro každý segment se musí odhadnout úrovně tahu motorů. Hlavní rovnice vyvážení sil je

$$F_n/\delta = W \cdot \frac{R \cdot \cos\gamma + \sin\gamma + \alpha/g}{N \cdot \delta} \qquad \text{(B-20)}$$

Rovnici B-20 lze použít dvěma různými způsoby. Za prvé je možné na počátku a na konci segmentu definovat rychlosti letounu a také úhel klesání (nebo vodorovnou délku segmentu) a počáteční a koncové výšky segmentu. V tomto případě je možné vypočítat zpomalení pomocí rovnice:

$$\alpha = \frac{(V_2/\cos\gamma)^2 - (V_1/\cos\gamma)^2}{(2 \cdot \Delta_S/\cos\gamma)} \qquad \text{(B-21)}$$

kde Δs je proletěná pozemní vzdálenost a V_1 a V_2 je počáteční a koncová traťová rychlost vypočtená pomocí rovnice

$$V = \frac{V_C \cdot \cos\gamma}{\sqrt{\sigma}} - w \qquad \text{(B-22)}$$

Rovnice B-20, B-21 a B-22 potvrzují, že při zpomalení na stanovené vzdálenosti při konstantní rychlosti klesání povede silnější protivítr k tomu, že pro zachování stejného zpomalení bude zapotřebí větší tah, zatímco zadní vítr bude vyžadovat menší tah pro zachování stejného zpomalení.

V praxi se veškerá, ne-li všechna zpomalení během přibližovacího letu provádějí na volnoběh. V případě druhého uplatnění rovnice B-20 se tak tah definuje jako nastavení volnoběhu a rovnice se řeší iterativně s cílem určit 1) zpomalení a 2) výšku na konci segmentu zpomalení – podobným způsobem jako v případě segmentů zrychlení při odletu. V tomto případě může být délka zpomalení při protivětru a zadním větru velmi rozdílná a někdy je nezbytné snížit úhel klesání, aby se získaly smysluplné výsledky.

▼**M2**

U většiny letounů volnoběh není nulový tah a u mnohých je to rovněž funkce rychlosti letu. Rovnice B-20 se tak řeší pro zpomalení vložením volnoběhu; volnoběh se vypočte pomocí rovnice v tvaru:

$$(F_n/\delta)_{idle} = E_{idle} + F_{idle} \cdot V_C + G_{A,idle} \cdot h + G_{B,idle} \cdot h^2 + H_{idle} \cdot T \qquad \text{(B-23)}$$

kde (E_{idle}, F_{idle}, $G_{A,idle}$, $G_{B,idle}$ a H_{idle}) jsou koeficienty volnoběhu motoru dostupné v databázi ANP.

B11 PŘIBLÍŽENÍ NA PŘISTÁNÍ

Přiblížení na přistání kalibrovanou vzdušnou rychlostí letu V_{CA} je vztaženo k celkové přistávací hmotnosti pomocí rovnice, která má stejnou podobu jako rovnice B-11, a sice:

$$V_{CA} \approx D \cdot \sqrt{W} \qquad \text{(B-24)}$$

kde koeficient D (kt/√lbf) odpovídá nastavení vztlakových klapek pro přistání.

Upravený čistý tah jednoho motoru během klesání po sestupové přibližovací rovině se vypočte řešením rovnice B-12 pro přistávací hmotnost W a poměr mezi koeficienty odporu a vztlaku R vhodný pro nastavení vztlakových klapek s vysunutým přistávacím zařízením. Nastavení vztlakových klapek by mělo být takové, jaké se typicky používá při skutečných letech. Lze předpokládat, že úhel sestupové roviny γ během přiblížení na přistání je konstantní. Pro proudové a vícemotorové vrtulové letouny je γ typicky – 3°. Pro jednomotorové vrtulové letouny je γ typicky – 5°.

Průměrný upravený čistý tah se vypočte obrácením rovnice B-12 pomocí K=1,03, aby se zohlednilo zpomalení spojené s letem na sestupové dráze letu do referenčního protivětru 8 kt konstantní kalibrovanou vzdušnou rychlostí letu danou rovnicí B-24, tj.

$$\overline{F_n/\delta} = \frac{\overline{W/\delta}}{N} \cdot \left(R + \frac{\sin\gamma}{1{,}03} \right) \qquad \text{(B-25)}$$

Pro protivětry o jiné rychlosti než 8 kt bude průměrný upravený čistý tah

$$\left(\overline{F_n/\delta}\right)_w = \overline{F_n/\delta} + 1{,}03 \cdot \overline{W/\delta} \cdot \frac{\sin\gamma \cdot (w-8)}{N \cdot V_{CA}} \qquad \text{(B-26)}$$

Proletěná vodorovná vzdálenost se vypočte pomocí rovnice:

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma} \qquad \text{(B-27)}$$

(je kladná, jelikož $h_1 > h_2$ a γ je záporné).

▼M2

Dodatek C

Modelování bočního rozložení průmětů dráhy na zemský povrch

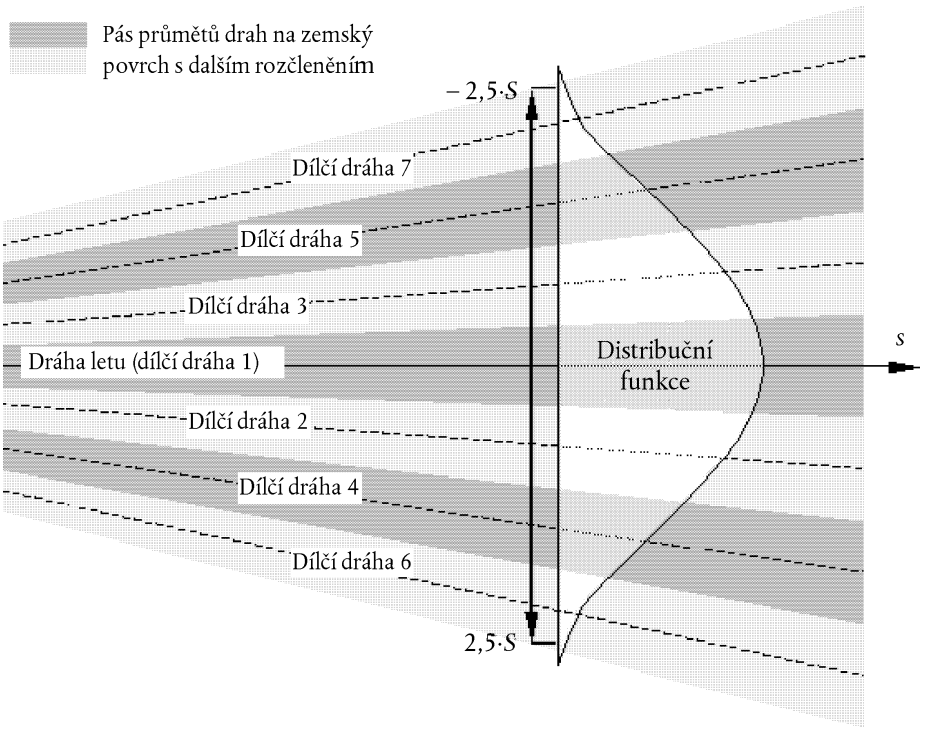
Pokud nejsou k dispozici radarové údaje, doporučuje se při modelování rozptylu průmětů dráhy na zemský povrch vycházet z předpokladu, že rozptyl průmětů drah kolmo k průmětu střední dráhy na zemský povrch se děje podle Gaussova normálního rozdělení. Zkušenosti ukázaly, že tento předpoklad je ve většině případů oprávněný.

Předpokládáme-li Gaussovo rozdělení se standardní odchylkou *S*, které je znázorněno na **obrázku C-1**, přibližně 98,8 procent všech pohybů se vejde do hranic ± 2,5·*S* (tj. do svazku o šířce 5·*S*).

Obrázek C-1

Další rozdělení průmětu dráhy na zemský povrch na 7 dílčích drah

(Šířka svazku je pětinásobkem standardní odchylky od rozložení průmětů drah na zemský povrch)



Gaussovo rozdělení lze obvykle přiměřeně modelovat pomocí sedmi oddělených dílčích drah, které jsou rovnoměrně rozloženy mezi hranicemi svazku, jejichž vzdálenost od středu činí ± 2,5·*S*, jak je ukázáno na **obrázku C-1**.

Přiměřenost aproximace však závisí na vztahu mezi rozdělením dráhy na dílčí dráhy a výškami letadla letícího nahoře. Mohou existovat situace (při velmi blízkých a velmi rozptýlených drahách), kdy je vhodnější jiný počet dílčích drah. Příliš málo dílčích drah způsobí, že se v izofoně objeví „prsty“. V **tabulkách C-1** a **C-2** jsou uvedeny parametry pro další rozdělení do 5 až 13 dílčích drah. **Tabulka C-1** ukazuje polohu konkrétních dílčích drah, **tabulka C-2** odpovídající procentní podíl každé z dílčích drah na pohybech letadel.

▼M2

Tabulka C-1

Umístění 5, 7, 9, 11 nebo 13 dílčích drah

(Celková šířka svazku (obsahujícího 98 % všech pohybů) je pětinásobkem standardní odchylky)

Číslo dílčí dráhy	Poloha dílčích drah pro další rozdělení do				
	5 dílčích drah	7 dílčích drah	9 dílčích drah	11 dílčích drah	13 dílčích drah
12/13					± 2,31·*S*
10/11				± 2,27·*S*	± 1,92·*S*
8/9			± 2,22·*S*	± 1,82·*S*	± 1,54·*S*
6/7		± 2,14·*S*	± 1,67·*S*	± 1,36·*S*	± 1,15·*S*
4/5	± 2,00·*S*	± 1,43·*S*	± 1,11·*S*	± 0,91·*S*	± 0,77·*S*
2/3	± 1,00·*S*	± 0,71·*S*	± 0,56·*S*	± 0,45·*S*	± 0,38·*S*
1	0	0	0	0	0

Tabulka C-2

Procentní podíl 5, 7, 9, 11 nebo 13 dílčích drah na pohybech letadel

(Celková šířka svazku (obsahujícího 98 % všech pohybů) je pětinásobkem standardní odchylky)

Číslo dílčí dráhy	Procentní podíl dílčích drah na pohybech při dalším rozdělení do				
	5 dílčích drah	7 dílčích drah	9 dílčích drah	11 dílčích drah	13 dílčích drah
12/13					1,1 %
10/11				1,4 %	2,5 %
8/9			2,0 %	3,5 %	4,7 %
6/7		3,1 %	5,7 %	7,1 %	8,0 %
4/5	6,3 %	10,6 %	12,1 %	12,1 %	11,5 %
2/3	24,4 %	22,2 %	19,1 %	16,6 %	14,4 %
1	38,6 %	28,2 %	22,2 %	18,6 %	15,6 %

▼M2

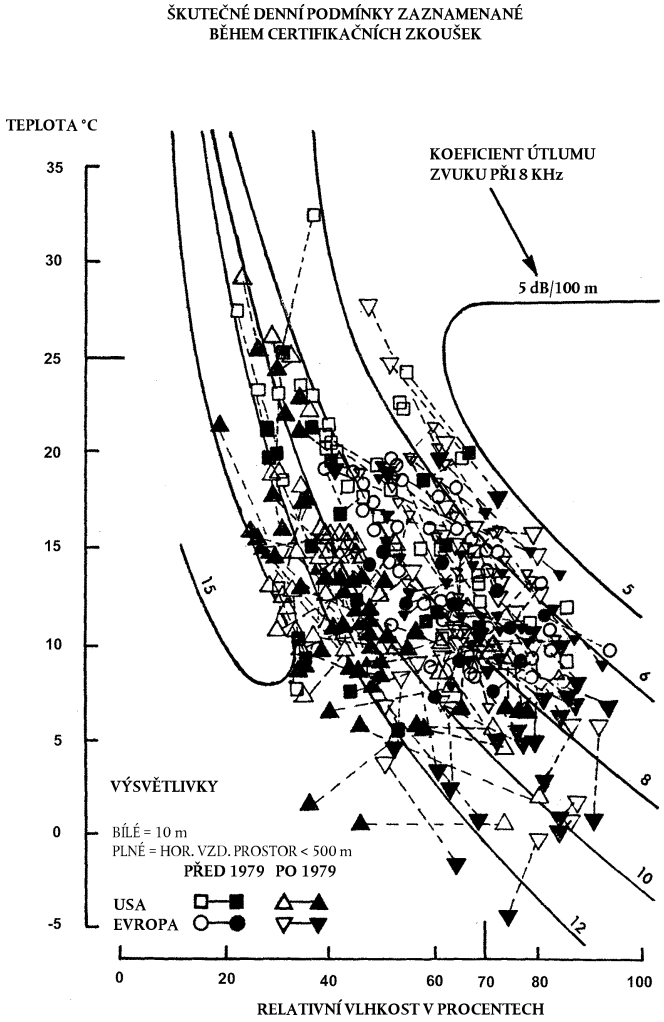
Dodatek D

Přepočet údajů NPD na nereferenční podmínky

Příspěvky každého segmentu dráhy letu k hladině hluku jsou odvozeny z údajů v rámci vztahů mezi hlukem, výkonem letadla a vzdáleností od letadla (NPD) uložených v mezinárodní databázi údajů o hlučnosti a charakteristikách letadel (ANP). Je však nutno poznamenat, že tyto údaje byly normalizovány pomocí průměrných koeficientů atmosférického útlumu zvuku definovaných v dokumentu Společenství automobilních, leteckých a kosmických inženýrů (SAE) č. AIR-1845. Tyto koeficienty jsou průměry hodnot určených během zkoušek pro hlukovou certifikaci letadel v Evropě a v USA. Velké rozdíly v atmosférických podmínkách (teplotě a relativní vlhkosti) při těchto zkouškách jsou znázorněny na **obrázku D-1**.

Obrázek D-1

Meteorologické podmínky zaznamenané během zkoušek pro hlukovou certifikaci



Křivky zobrazené na **obrázku D-1**, vypočítané pomocí odvětvového modelu standardního atmosférického útlumu zvuku ARP 866A, ukazují, že při zkušebních podmínkách lze očekávat podstatné rozdíly v pohltivosti vysokofrekvenčního (8kHz) zvuku (i když rozdíly v celkové pohltivosti by byly spíše menší).

Jelikož koeficienty útlumu zvuku, uvedené v **tabulce D-1**, jsou aritmetické průměry, celý soubor nelze spojovat s jedinou referenční atmosférou (tj.

▼M2

s konkrétními hodnotami teploty a relativní vlhkosti). Lze je považovat pouze za vlastnosti čistě hypotetické atmosféry – která se označuje jako „atmosféra AIR-1845“.

Tabulka D-1

Průměrné koeficienty atmosférického útlumu zvuku použité pro normalizaci údajů NPD v databázi ANP

Střední kmitočet třetinooktávového pásma [Hz]	Koeficient útlumu zvuku [dB/100 m]	Střední kmitočet třetinooktávového pásma [Hz]	Koeficient útlumu zvuku [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

▼M6

Lze předpokládat, že koeficienty útlumu zvuku uvedené v **tabulce D-1** platí v přiměřeném spektru teploty a vlhkosti. Aby se však ověřilo, zda nejsou případně nutné úpravy, měl by být model SAE ARP-5534 používán pro výpočet průměrných koeficientů pohlcování zvuku ve vzduchu při průměrné teplotě na letišti *T* a relativní vlhkosti *RH.* Pokud se na základě porovnání těchto průměrných koeficientů s koeficienty uvedenými v **tabulce D-1** usoudí, že je nezbytná úprava, mělo by se postupovat podle následující metodiky.

▼M2

Databáze ANP obsahuje tyto údaje NPD pro každé nastavení výkonu:

— maximální hladinu akustického tlaku oproti šikmé vzdálenosti, L_{max} *(d)*,

— časově integrovanou hladinu oproti vzdálenosti při referenční vzdušné rychlosti letu, L_E *(d)* a

— nevážené spektrum referenčního zvuku při šikmé vzdálenosti 305 m (1 000 ft), $L_{n,ref}$ (d_{ref}), kde n = frekvenční pásmo (v rozsahu od 1 do 24 pro třetinooktávová pásma o středních kmitočtech od 50 Hz do 10 kHz),

přičemž všechny údaje jsou normalizovány na atmosféru AIR-1845.

Korekce křivek vztahů mezi hlukem, výkonem letadla a vzdáleností od letadla (NPD) na podmínky *T* a *RH* stanovené uživatelem se provádí ve třech krocích:

▼M2

1. Nejprve se upraví referenční spektrum, aby se odstranil atmosférický útlum zvuku $\alpha_{n,ref}$ při podmínkách SAE AIR-1845:

$$L_n(d_{ref}) = L_{n,ref}(d_{ref}) + \alpha_{n,ref} \cdot d_{ref} \quad \text{(D-1)}$$

kde $L_n(d_{ref})$ je netlumené spektrum při d_{ref} = 305 m a $\alpha_{n,ref}$ je koeficient pohlcování zvuku ve vzduchu pro frekvenční pásmo *n* převzatý z **tabulky D-1** (ale vyjádřený v dB/m).

▼M6

2. Upravené spektrum se dále upraví na každou z deseti standardních vzdáleností NPD d_i využitím koeficientů útlumu zvuku pro i) atmosféru SAE AIR-1845 a ii) atmosféru stanovenou uživatelem (na základě modelu SAE ARP-5534).

i) pro atmosféru SAE AIR-1845:

$$L_{n,ref}(d_i) = L_n(d_{ref}) - 20.lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,ref} \cdot d_i \quad \text{(D-2)}$$

ii) pro atmosféru uživatele:

$$L_{n,5534}(T,RH,d_i) = L_n(d_{ref}) - 20.lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,5534}(T,RH)\, d_i \quad \text{(D-3)}$$

kde $\alpha_{n,5534}$ je koeficient pohlcování zvuku ve vzduchu pro frekvenční pásmo *n* (vyjádřený v dB/m), vypočtený pomocí modelu SAE ARP-5534 na teplotu *T* a relativní vlhkost *RH*.

3. Při každé vzdálenosti NPD d_i se obě spektra zváží funkcí A a sečtou se jejich decibelové hodnoty pro stanovení výsledných hladin $L_{A,5534}$ a $L_{A,ref}$ – které se pak aritmeticky odečtou:

$$\Delta L(T,RH,d_i) = L_{A,5534} - L_{A,ref} = 10 \cdot lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,5534}(T,RH,d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10} \quad \text{(D-4)}$$

▼M2

Přírůstek ΔL je rozdíl mezi údaji NPD v atmosféře stanovené uživatelem a v referenční atmosféře. Tento přírůstek se přičte k hodnotě údajů NPD z databáze ANP, aby bylo možné odvodit upravená data NPD.

Při použití ΔL na úpravu L_{max} and L_E údajů NPD se fakticky předpokládá, že různé atmosférické podmínky ovlivňují pouze referenční spektrum a nemají vliv na utváření historie hladin v čase. Tyto podmínky lze považovat za platné pro typická pásma šíření zvuku a typické atmosférické podmínky.

▼M2

Dodatek E

Korekce konečného segmentu

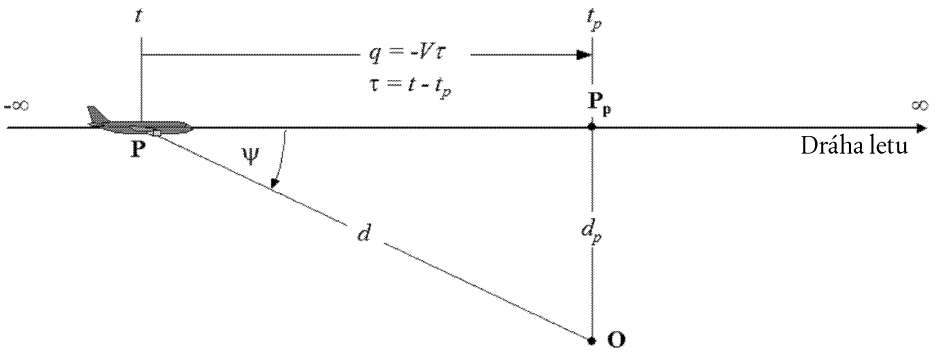
Tento dodatek ve stručnosti charakterizuje odvození korekce konečného segmentu a související algoritmus podílu energie popsaného v oddíle 2.7.19.

E1 GEOMETRIE

Algoritmus podílu energie je založen na vyzařování zvuku ze „čtyřnásobného“ 90stupňového dipólového zdroje akustického tlaku. Má směrové charakteristiky, které aproximují charakteristiky akustického tlaku z proudových letadel, přinejmenším v úhlové oblasti, jež nejvíce ovlivňuje hladiny zvukových událostí pod dráhou letu letadla a v bočním směru od dráhy letu.

Obrázek E-1

Geometrie mezi dráhou letu a místem pozorovatele O



Na **obrázku E-1** je znázorněna geometrie šíření zvuku mezi dráhou letu a místem pozorovatele **O**. Letadlo v bodě **P** letí v homogenním vzduchu za bezvětří konstantní rychlostí po přímé vodorovné dráze letu. Bodem jeho největšího přiblížení k pozorovateli je $\mathbf{P_p}$. Parametry jsou:

d vzdálenost od pozorovatele k letadlu

d_p kolmá vzdálenost od pozorovatele k dráze letu (šikmá vzdálenost)

q vzdálenost od **P** do $\mathbf{P_p} = -V \times \tau$

V rychlost letadla

t čas, ve kterém je letadlo v bodě **P**

t_p čas, ve kterém se letadlo nachází v bodě největšího přiblížení $\mathbf{P_p}$

τ doba letu = čas relativní k času v $\mathbf{P_p} = t - t_p$

ψ úhel mezi dráhou letu a vektorem letadlo-pozorovatel

Je třeba poznamenat, že když je letadlo před místem pozorovatele (jak je ukázáno na **obrázku E-1**), je doba letu τ relativní k bodu největšího přiblížení záporná, a relativní vzdálenost q od bodu největšího přiblížení se proto v takovém případě stává kladnou. Je-li letadlo před pozorovatelem, q se stává záporným.

▼M2

E2 ODHAD PODÍLU ENERGIE

Základní koncepcí podílu energie je vyjádřit expozici hluku E vyvolanou v místě pozorovatele ze segmentu dráhy letu $\mathbf{P_1P_2}$ (s počátečním bodem $\mathbf{P_1}$ a koncovým bodem $\mathbf{P_2}$) vynásobením expozice E_∞ z celé nekonečné dráhy letu jednoduchým koeficientem – koeficientem *podílu energie* F:

$$E = F \cdot E_\infty \tag{E-1}$$

Jelikož expozice může být vyjádřena časovým integrálem střední kvadratické (vážené) hladiny akustického tlaku, tj.

$$E = const \cdot \int p^2(\tau) d\tau \tag{E-2}$$

pro výpočet E musí být střední kvadratický tlak vyjádřen jako funkce známých geometrických a provozních parametrů. V případě 90° akustického dipólu platí:

$$p^2 = p_p^2 \cdot \frac{d_p^2}{d^2} \cdot \sin^2\psi = p_p^2 \cdot \frac{d_p^4}{d^4} \tag{E-3}$$

kde p^2 a $p_p{}^2$ jsou pozorované střední kvadratické akustické tlaky vyvolané letadlem, když prolétá body $\mathbf{P}$ a $\mathbf{P_p}$.

Bylo zjištěno, že tento poměrně jednoduchý vztah umožňuje dobrou simulaci hluku z proudového letadla, a to i přesto, že skutečné mechanismy, které zde působí, jsou mimořádně složité. Výraz $d_p{}^2/d^2$ v rovnici E-3 popisuje pouze mechanismus sférického rozložení vhodného pro bodový zdroj, nekonečnou rychlost zvuku a homogenní, nerozptylující atmosféru. Všechny ostatní fyzikální jevy – směrovost zvuku, konečná rychlost zvuku, pohlcování zvuku ve vzduchu, Dopplerův posun atd. – jsou implicitně zahrnuty ve výrazu $sin^2\psi$. Tento faktor způsobuje, že střední kvadratický tlak klesá nepřímo úměrně d^4; odtud výraz „čtyřnásobný zdroj“.

Zaměníme-li (and = a)

$$d^2 = d_p^2 + q^2 = d_p^2 + (V \cdot \tau)^2 \text{ and } \left(\frac{d}{d_p}\right)^2 = 1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2$$

lze střední kvadratický tlak vyjádřit jako funkci času (opět se nezohledňuje doba šíření zvuku):

$$p^2 = p_p^2 \cdot \left(1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2\right)^{-2} \tag{E-4}$$

Vložíme-li to do rovnice (E-2) a provedeme záměnu:

$$\alpha = \frac{V \cdot \tau}{d_p} \tag{E-5},$$

expozici zvuku v místě pozorovatele z přeletu v časovém intervalu $[\tau_1,\tau_2]$ lze vyjádřit jako

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \int_{\alpha_1}^{\alpha_2} \frac{1}{(1+\alpha^2)^2} d\alpha \tag{E-6}$$

Řešení tohoto integrálu je:

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \frac{1}{2}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right) \tag{E-7}$$

▼M2

Integrací za interval [–∞,+∞] (tj. za celou nekonečnou dráhu letu) se získá následující výraz pro celkovou expozici E_∞:

$$E_\infty = const \cdot \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \qquad \text{(E-8)},$$

a podíl energie podle rovnice E-1 tudíž je

$$F = \frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1\right) \qquad \text{(E-9)}$$

E3 SOULAD MĚŘENÍ MAXIMÁLNÍCH A ČASOVĚ INTEGROVANÝCH HODNOT – ŠKÁLOVANÁ VZDÁLENOST

V důsledku použití jednoduchého dipólového modelu pro definování podílu energie dochází ke specifickému teoretickému rozdílu ΔL mezi hladinami hlukových událostí L_{max} a L_E. Má-li být model izofon vnitřně konzistentní, je nutno tento rozdíl v hodnotách určených z křivek NPD vyrovnat. Problém spočívá v tom, že údaje NPD jsou odvozeny ze skutečných měření leteckého hluku – která se nemusí shodovat s jednoduchou teorií. Je proto zapotřebí dodat teorii určitý prvek flexibility. Proměnné α_1 a α_2 jsou však v zásadě určeny geometrií a rychlostí letadla, což neponechává další svobodný prostor. Řešení poskytuje koncepce *škálované vzdálenosti* d_λ, jak je uvedeno níže.

Úroveň expozice $L_{E,\infty}$ uvedenou v tabulkách databáze ANP jako funkce d_p při referenční rychlosti V_{ref}, lze vyjádřit jako

$$L_{E,\infty}(V_{ref}) = 10 \cdot \lg\left[\frac{\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] \qquad \text{(E-10)}$$

kde p_0 je standardní referenční tlak a t_{ref} je referenční čas (= 1 s pro SEL). Pro aktuální rychlost V se stává

$$L_{E,\infty}(V) = L_{E,\infty}(V_{ref}) + 10 \cdot \lg\left(\frac{V_{ref}}{V}\right) \qquad \text{(E-11)}$$

Podobně i maximální hladinu hlukové události L_{max} lze zapsat jako

$$L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \qquad \text{(E-12)}$$

V případě akustického dipólu, pomocí rovnic E-8, E-11 a E-12, s ohledem na to, že (z rovnic E-2 a E-8) $\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt = \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V}$, lze rozdíl ΔL zapsat takto:

$$\Delta L = L_{E,\infty} - L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{V}{V_{ref}} \cdot \left(\frac{\pi}{2} p_p^2 \frac{d_p}{V}\right) \cdot \frac{1}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] - 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \qquad \text{(E-13)}$$

Takto lze vyrovnat hodnotu ΔL určenou na základě údajů NPD pouze tehdy, pokud se šikmá vzdálenost d_p použitá pro výpočet podílu energie nahradí *škálovanou vzdáleností* d_λ, která je dána jako (with = s)

$$d_\lambda = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \qquad \text{(E-14a)}$$

nebo

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \text{ with } d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \qquad \text{(E-14b)}$$

▼**M2**

Nahradí-li se d_p v rovnici E-5 výrazem d_λ a použije-li se definice $q = V\tau$ z **obrázku E-1**, je možné parametry α_1 a α_2 v rovnici E-9 zapsat (přičemž $q = q_1$ se umístí na počáteční bod a $q - \lambda = q_2$ na konečný bod segmentu dráhy letu o délce λ) jako (and = a)

$$\alpha_1 = \frac{-q_1}{d_\lambda} \text{ and } \alpha_2 = \frac{-q_1 + \lambda}{d_\lambda} \quad \text{(E-15)}$$

Nutnost nahradit aktuální šikmou vzdálenost škálovanou vzdáleností snižuje jednoduchost čtyřnásobného 90 stupňového dipólového modelu. Jelikož se však kalibruje prakticky na místě s použitím údajů odvozených z měření, lze algoritmus podílu energie považovat za poloempirický, a nikoli ryze teoretický.

▼M2

Dodatek F

Databáze pro zdroje hluku ze silniční dopravy

Tento dodatek obsahuje databázi pro většinu stávajících zdrojů hluku ze silniční dopravy, která se má použít pro výpočet hluku ze silniční dopravy podle metody popsané v bodě 2.2 Hluk ze silniční dopravy.

Tabulka F-1:

Koeficienty $A_{R,i,m}$ a $B_{R,i,m}$ pro hluk valení a $A_{P,i,m}$ a $B_{P,i,m}$ pro hluk hnací jednotky

▼M6

Kategorie	Koeficient	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
1	A_R	83,1	89,2	87,7	93,1	100,1	96,7	86,8	76,2
	B_R	30,0	41,5	38,9	25,7	32,5	37,2	39,0	40,0
	A_P	97,9	92,5	90,7	87,2	84,7	88,0	84,4	77,1
	B_P	– 1,3	7,2	7,7	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
2	A_R	88,7	93,2	95,7	100,9	101,7	95,1	87,8	83,6
	B_R	30,0	35,8	32,6	23,8	30,1	36,2	38,3	40,1
	A_P	105,5	100,2	100,5	98,7	101,0	97,8	91,2	85,0
	B_P	– 1,9	4,7	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
3	A_R	91,7	96,2	98,2	104,9	105,1	98,5	91,1	85,6
	B_R	30,0	33,5	31,3	25,4	31,8	37,1	38,6	40,6
	A_P	108,8	104,2	103,5	102,9	102,6	98,5	93,8	87,5
	B_P	0,0	3,0	4,6	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
4a	A_R	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	B_R	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	A_P	93,0	93,0	93,5	95,3	97,2	100,4	95,8	90,9
	B_P	4,2	7,4	9,8	11,6	15,7	18,9	20,3	20,6
4b	A_R	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	B_R	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	A_P	99,9	101,9	96,7	94,4	95,2	94,7	92,1	88,6
	B_P	3,2	5,9	11,9	11,6	11,5	12,6	11,1	12,0

▼M6

Kategorie	Koeficient	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
5	A_R								
	B_R								
	A_P								
	B_P								

▼M2

Tabulka F-2:

Koeficienty a_i a b_i pro pneumatiky s hroty

Kategorie	Koeficient	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
1	a_i	0,0	0,0	0,0	2,6	2,9	1,5	2,3	9,2
	b_i	0,0	0,0	0,0	– 3,1	– 6,4	– 14,0	– 22,4	– 11,4

Tabulka F-3:

Koeficienty $C_{R,m,k}$ a $C_{P,m,k}$ pro akceleraci a brzdění

Kategorie	k	Cr	Cp
1	1 = křižovatka	– 4,5	5,5
	2 = kruhový objezd	– 4,4	3,1
2	1 = křižovatka	– 4	9
	2 = kruhový objezd	– 2,3	6,7
3	1 = křižovatka	– 4	9
	2 = kruhový objezd	– 2,3	6,7
4a	1 = křižovatka	0	0
	2 = kruhový objezd	0	0
4b	1 = křižovatka	0	0
	2 = kruhový objezd	0	0
5	1 = křižovatka		
	2 = kruhový objezd		

▼M2

Tabulka F-4:

Koeficienty $\alpha_{i,m}$ a β_m pro povrch vozovky

▼M6

Popis	Minimální rychlost, při které platí [km/h]	Maximální rychlost, při které platí [km/h]	Kategorie	α_m (63 Hz)	α_m (125 Hz)	α_m (250 Hz)	α_m (500 Hz)	α_m (1 kHz)	α_m (2 kHz)	α_m (4 kHz)	α_m (8 kHz)	β_m
Referenční povrch vozovky	–	–	1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Jednovrstvý 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
Dvouvrstvý 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
Dvouvrstvý ZOAB (jemný)	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

▼**M6**

Popis	Minimální rychlost, při které platí [km/h]	Maximální rychlost, při které platí [km/h]	Kategorie	α_m (63 Hz)	α_m (125 Hz)	α_m (250 Hz)	α_m (500 Hz)	α_m (1 kHz)	α_m (2 kHz)	α_m (4 kHz)	α_m (8 kHz)	β_m
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
Kartáčovaný 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
Optimalizovaný kartáčovaný 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
Jemně kartáčovaný beton	70	120	1	8,0	– 0,7	4,8	2,2	1,2	2,6	1,5	– 0,6	7,6
			2	0,2	8,6	7,1	3,2	3,6	3,1	0,7	0,1	3,2
			3	0,1	9,8	7,4	3,2	3,1	2,4	0,4	0,0	2,0
			4a/4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Opracovaný povrch	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
Rybinový vzor s tvrdými prvky	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

▼**M6**

Popis	Minimální rychlost, při které platí [km/h]	Maximální rychlost, při které platí [km/h]	Kategorie	α_m (63 Hz)	α_m (125 Hz)	α_m (250 Hz)	α_m (500 Hz)	α_m (1 kHz)	α_m (2 kHz)	α_m (4 kHz)	α_m (8 kHz)	β_m
Rybinový vzor bez tvrdých prvků	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
Nehlučné tvrdé prvky	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
Tenká vrstva 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
Tenká vrstva 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

▼M2
▼C1

Dodatek G

Databáze pro zdroje hluku ze železniční dopravy

Tento dodatek obsahuje databázi pro většinu stávajících zdrojů hluku ze železniční dopravy, která se má použít pro výpočet hluku ze železniční dopravy podle metody popsané v bodě 2.3 Hluk ze železniční dopravy.

Tabulka G-1

Koeficienty $L_{r,TR,i}$ a $L_{r,VEH,i}$ pro drsnost kolejnic a kol

$L_{r,VEH,i}$			
Vlnová délka	Typ brzd		
	c	k	n
	Litinová brzda působící na oběžnou plochu kola	Kompozitní brzda	Kotoučová brzda
1 000 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
800 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
630 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
500 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
400 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
315 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
250 mm	2,2	– 4,0	2,3
200 mm	2,2	– 4,0	2,8
160 mm	2,4	– 4,0	2,6
120 mm	0,6	– 4,0	1,2
100 mm	2,6	– 4,0	2,1
80 mm	5,8	– 4,3	0,9
63 mm	8,8	– 4,6	– 0,3
50 mm	11,1	– 4,9	– 1,6
40 mm	11,0	– 5,2	– 2,9
31,5 mm	9,8	– 6,3	– 4,9
25 mm	7,5	– 6,8	– 7,0
20 mm	5,1	– 7,2	– 8,6
16 mm	3,0	– 7,3	– 9,3
12 mm	1,3	– 7,3	– 9,5
10 mm	0,2	– 7,1	– 10,1
8 mm	– 0,7	– 6,9	– 10,3
6,3 mm	– 1,2	– 6,7	– 10,3

▼C1

$L_{r,VEH,i}$			
Vlnová délka	Typ brzd		
	c	k	n
	Litinová brzda působící na oběžnou plochu kola	Kompozitní brzda	Kotoučová brzda
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

▼M6

$L_{r,TR,i}$		
Vlnová délka	Drsnost kolejnice	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (dobře udržovaná a velmi hladká)	Průměrná síť (běžně udržovaná hladká)
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

▼M6

$L_{r,TR,i}$		
Vlnová délka	Drsnost kolejnice	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (dobře udržovaná a velmi hladká)	Průměrná síť (běžně udržovaná hladká)
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

▼M2
▼C1

Tabulka G-2

Koeficienty $A_{3,i}$ pro kontaktní filtr

▼M6

$A_{3,i}$					
1.1. Vlnová délka	Zatížení nápravy 50 kN – průměr kola 360 mm	Zatížení nápravy 50 kN – průměr kola 680 mm	Zatížení nápravy 50 kN – průměr kola 920 mm	Zatížení nápravy 25 kN – průměr kola 920 mm	Zatížení nápravy 100 kN – průměr kola 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

▼**M6**

$A_{3,i}$					
1.1. Vlnová délka	Zatížení nápravy 50 kN – průměr kola 360 mm	Zatížení nápravy 50 kN – průměr kola 680 mm	Zatížení nápravy 50 kN – průměr kola 920 mm	Zatížení nápravy 25 kN – průměr kola 920 mm	Zatížení nápravy 100 kN – průměr kola 920 mm
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

▼M2
▼C1

Tabulka G-3

Koeficienty $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ a $L_{H,VEH,SUP,i}$ pro přenosové funkce

(Hodnoty jsou vyjádřeny jako hladina akustického výkonu na nápravu)

▼M6

	$L_{H,TR,i}$							
	Typ podpražcového podloží / podložky pod patou kolejnice							
	M/S	M/M	M/H	B/S	B/M	B/H	W	D
Frekvence	Monoblokové pražce na měkké podložce pod patou kolejnice	Monoblokové pražce na středně tuhé podložce pod patou kolejnice	Monoblokové pražce na tvrdé podložce pod patou kolejnice	Dvoublokové pražce na měkké podložce pod patou kolejnice	Dvoublokové pražce na středně tuhé podložce pod patou kolejnice	Dvoublokové pražce na tvrdé podložce pod patou kolejnice	Dřevěné pražce	Přímé uchycení na mostech
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

▼M2
▼C1

$L_{H,VEH,i}$				
Frekvence	Kola o průměru 920 mm, žádné opatření	Kola o průměru 840 mm, žádné opatření	Kola o průměru 680 mm, žádné opatření	Kola o průměru 1 200 mm, žádné opatření
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
►M6 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
►M6 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
►M6 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

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frekvence	Typ vozidla
	a
	norma EU
50 Hz	0,0
63 Hz	0,0
80 Hz	0,0
100 Hz	0,0
125 Hz	0,0
160 Hz	0,0

▼C1

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frekvence	Typ vozidla
	a
	norma EU
200 Hz	0,0
250 Hz	0,0
►M6 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
►M6 3 150 Hz ◄	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
►M6 6 300 Hz ◄	0,0
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Tabulka G-4

Koeficienty $L_{R,IMPACT,i}$ pro rázový hluk

▼M6

$L_{R,IMPACT,i}$	
Vlnová délka	Jednoduchá výhybka/spoj/křižovatka/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

▼M6

$L_{R,IMPACT,i}$	
Vlnová délka	Jednoduchá výhybka/spoj/křižovatka/100 m
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

▼M2
▼C1

Tabulka G-5

Koeficienty $L_{W,0,idling}$ pro hluk trakce

(Hodnoty jsou vyjádřeny jako hladina akustického výkonu na vozidlo)

$L_{W,0,idling}$										
Frekvence	Typ vozidla									
	d		d		d		e		e	
	Motorová lokomotiva (c. 800 kW)		Motorová lokomotiva (c. 2200 kW)		Motorová ucelená jednotka		Elektrická lokomotiva		Elektrická ucelená jednotka	
	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B
50 Hz	98,9	103,2	99,4	103,7	82,6	86,9	87,9	92,2	80,5	84,8
63 Hz	94,8	100,0	107,3	112,5	82,5	87,7	90,8	96,0	81,4	86,6

▼C1

$L_{W,0,idling}$										
Frekvence	Typ vozidla									
	d		d		d		e		e	
	Motorová lokomotiva (c. 800 kW)		Motorová lokomotiva (c. 2200 kW)		Motorová ucelená jednotka		Elektrická lokomotiva		Elektrická ucelená jednotka	
	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
►M6 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
►M6 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

▼C1

$L_{W,0,idling}$										
Frekvence	Typ vozidla									
	d		d		d		e		e	
	Motorová lokomotiva (c. 800 kW)		Motorová lokomotiva (c. 2200 kW)		Motorová ucelená jednotka		Elektrická lokomotiva		Elektrická ucelená jednotka	
	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B	Zdroj A	Zdroj B
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
►M6 6 300 Hz ◄	84,1	83,4	►M6 81,4 ◄	►M6 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

Tabulka G-6

Koeficienty $L_{W,0,1}$, $L_{W,0,2}$, α_1, α_2 pro aerodynamický hluk

(Hodnoty jsou vyjádřeny jako hladina akustického výkonu na vozidlo (pro vozidlo o délce 20 m))

	Aerodynamický hluk při 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Frekvence	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
50 Hz	112,6	36,7
63 Hz	113,2	38,5
80 Hz	115,7	39,0
100 Hz	117,4	37,5
125 Hz	115,3	36,8
160 Hz	115,0	37,1
200 Hz	114,9	36,4
250 Hz	116,4	36,2
►M6 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

▼C1

	Aerodynamický hluk při 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Frekvence	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
2 000 Hz	114,7	110,3
2 500 Hz	115,0	110,4
►M6 3 150 Hz ◄	114,5	105,6
4 000 Hz	113,1	37,2
5 000 Hz	112,1	37,5
►M6 6 300 Hz ◄	110,6	37,9
8 000 Hz	109,6	38,4
10 000 Hz	108,8	39,2

Tabulka G-7

Koeficienty C_{bridge} pro vyzařování hluku konstrukcemi

▼M6

	$L_{H,\text{bridge},i}$	
Frekvence	+ 10 dB(A)	+ 15 dB(A)
50 Hz	85,2	90,1
63 Hz	87,1	92,1
80 Hz	91,0	96,0
100 Hz	94,0	99,5
125 Hz	94,4	99,9
160 Hz	96,0	101,5
200 Hz	92,5	99,6
250 Hz	96,7	103,8
315 Hz	97,4	104,5
400 Hz	99,4	106,5
500 Hz	100,7	107,8
630 Hz	102,5	109,6
800 Hz	107,1	116,1
1 000 Hz	109,8	118,8
1 250 Hz	112,0	120,9
1 600 Hz	107,2	109,5
2 000 Hz	106,8	109,1
2 500 Hz	107,3	109,6

▼**M6**

$L_{H,\text{bridge},i}$		
Frekvence	+ 10 dB(A)	+ 15 dB(A)
3 150 Hz	99,3	102,0
4 000 Hz	91,4	94,1
5 000 Hz	86,9	89,6
6 300 Hz	79,7	83,6
8 000 Hz	75,1	79,0
10 000 Hz	70,8	74,7

▼M2

Dodatek H

Databáze pro průmyslové zdroje

Tento dodatek obsahuje několik příkladů vstupních hodnot pro některé zdroje průmyslového hluku, které lze použít pro výpočet průmyslového hluku podle metody popsané v bodě 2.4 Průmyslový hluk. Vzhledem k tomu, že zdroje průmyslového hluku jsou velmi specifické pro každý průmyslový závod, získávají se vhodné hodnoty podle potřeby z místních, celostátních či mezinárodních databází nebo měření.

Tabulka H-1:

Koeficienty L_W, $L_{W'}$ a $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z) pro akustický výkon

$\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z)=0

Koeficient $L_{W'}$ je vyjádřen jako akustický výkon na jeden m pro liniový zdroj nebo na jeden m^2 pro plošný zdroj.

Popis	Druh zdroje	Směrovost zdroje	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
Otryskávání – venkovní – tryskou	Bodový zdroj	Volný terén	108,77	110,37	112,77	107,77	104,37	98,07	97,07	86,97
Rotační pec	Liniový zdroj	Volný terén	79,27	84,17	86,67	89,27	93,07	93,47	92,07	87,77
Loděnice	Plošný zdroj	Polokulová	67,17	69,07	74,57	62,17	63,97	66,77	70,97	68,07
Plynový terminál	Plošný zdroj	Polokulová	74,17	70,07	65,57	64,17	59,97	57,77	51,97	56,07

▼M6

Dodatek I

Databáze zdrojů hluku z letadel – Údaje o hlučnosti a charakteristikách letadel (ANP)

▼M2

Tento dodatek představuje databázi pro většinu zdrojů hluku z letadel, kterou lze použít pro výpočet hluku z letadel podle metody popsané v bodě 2.6 Hluk z letadel.

Tabulka I-1

Aerodynamické koeficienty

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
1900D	A	35-A			0,915858	0,130495
1900D	A	A_40D			0,416345	0,140491
1900D	A	ZERO-A				0,106643
1900D	D	17-D	0,060076	0,858496		0,072968
1900D	D	ZERO-D				0,094383
707320	A	D-25			0,307537	0,107756
707320	A	D-40			0,279116	0,134567
707320	A	D-50			0,275511	0,15472
707320	A	U-25				0,098219
707320	D	14	0,004514	0,312431		0,089316
707320	D	INT				0,072743
707320	D	ZERO				0,05617
707QN	A	D-25			0,307537	0,107756
707QN	A	D-40			0,279116	0,134567
707QN	A	D-50			0,275511	0,15472
707QN	A	U-25				0,098219
707QN	D	14	0,004514	0,312431		0,089316
707QN	D	INT				0,072743
707QN	D	ZERO				0,05617
717200	A	A_0U				0,06456
717200	A	A_13D				0,109249

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
717200	A	A_13U				0,095353
717200	A	A_18D				0,11009
717200	A	A_18U				0,095015
717200	A	A_40D			0,416345	0,140491
717200	D	T_00B				0,06
717200	D	T_00C				0,06
717200	D	T_05H	0,011607	0,483254		0,075
717200	D	T_05M	0,011795	0,489068		0,075
717200	D	T_13A	0,010862	0,469923		0,078
720B	A	D-30			0,350247	0,109478
720B	A	D-50			0,339412	0,148843
720B	A	U-30				0,09805
720B	D	20	0,00573	0,356426		0,091933
720B	D	30	0,005238	0,340735		0,104243
720B	D	INT				0,074052
720B	D	ZERO				0,05617
727100	A	D-25			0,350485	0,128359
727100	A	D-30			0,343897	0,145903
727100	A	D-40			0,335992	0,186604
727100	A	U-15				0,090698
727100	A	U-25				0,113154
727100	D	2				0,0857
727100	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727100	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727100	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727100	D	ZERO				0,0636

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727D15	A	D-25			0,383689	0,109535
727D15	A	D-30			0,368	0,1437
727D15	A	D-40			0,36	0,1844
727D15	A	U-15				0,089969
727D15	A	U-25				0,109535
727D15	D	2				0,0857
727D15	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727D15	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727D15	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727D15	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727D15	D	ZERO				0,0594
727D17	A	D-25			0,383689	0,124821
727D17	A	D-30			0,368	0,1437
727D17	A	D-40			0,36	0,1844
727D17	A	U-15				0,089969
727D17	A	U-25				0,109535
727D17	D	2				0,0857
727D17	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727D17	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727D17	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727D17	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727D17	D	ZERO				0,0594
727EM1	A	D-25			0,350485	0,128359
727EM1	A	D-30			0,343897	0,145903
727EM1	A	D-40			0,335992	0,186604
727EM1	A	U-15				0,090698

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727EM1	A	U-25				0,113154
727EM1	D	2				0,0857
727EM1	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727EM1	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727EM1	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727EM1	D	ZERO				0,0636
727EM2	A	D-25			0,383689	0,109535
727EM2	A	D-30			0,368	0,1437
727EM2	A	D-40			0,36	0,1844
727EM2	A	U-15				0,089969
727EM2	A	U-25				0,109535
727EM2	D	2				0,0857
727EM2	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727EM2	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727EM2	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727EM2	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727EM2	D	ZERO				0,0594
727Q15	A	D-25			0,383689	0,109535
727Q15	A	D-30			0,368	0,1437
727Q15	A	D-40			0,36	0,1844
727Q15	A	U-15				0,089969
727Q15	A	U-25				0,109535
727Q15	D	2				0,0857
727Q15	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727Q15	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727Q15	D	20	0,007712	0,376653		0,108897

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727Q15	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727Q15	D	ZERO				0,0594
727Q7	A	D-25			0,350485	0,128359
727Q7	A	D-30			0,343897	0,145903
727Q7	A	D-40			0,335992	0,186604
727Q7	A	U-15				0,090698
727Q7	A	U-25				0,113154
727Q7	D	2				0,0857
727Q7	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727Q7	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727Q7	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727Q7	D	ZERO				0,0636
727Q9	A	D-25			0,372885	0,124565
727Q9	A	D-30			0,367614	0,142606
727Q9	A	D-40			0,359182	0,184273
727Q9	A	U-15				0,090523
727Q9	A	U-25				0,109315
727Q9	D	2				0,0857
727Q9	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727Q9	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727Q9	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727Q9	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727Q9	D	ZERO				0,0594
727QF	A	D-15				0,1182
727QF	A	D-25				0,1359
727QF	A	D-30			0,3658	0,1602

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727QF	A	D-40			0,3568	0,2003
727QF	A	U-05				0,08709
727QF	A	U-15				0,09676
727QF	A	U-25				0,1201
727QF	A	U-ZERO				0,06027
727QF	D	2				0,081
727QF	D	5	0,00849	0,4242		0,0921
727QF	D	15	0,007525	0,412		0,1005
727QF	D	25	0,0069	0,3885		0,1222
727QF	D	ZERO				0,06599
737	A	D-25			0,452885	0,113106
737	A	D-30			0,442783	0,124898
737	A	D-40			0,432682	0,155057
737	A	U-15				0,088617
737	A	U-25				0,097687
737	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737	D	INT				0,07477
737	D	ZERO				0,0643
737300	A	D-15			0,4639	0,1103
737300	A	D-30			0,434	0,1247
737300	A	D-40			0,4215	0,1471
737300	D	1	0,0126	0,4958		0,069
737300	D	5	0,0116	0,477215		0,0742
737300	D	15	0,0111	0,4572		0,0872
737300	D	ZERO				0,062

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
7373B2	A	D-15			0,4639	0,1103
7373B2	A	D-30			0,434	0,1247
7373B2	A	D-40			0,4215	0,1471
7373B2	D	1	0,0124	0,4958		0,0761
7373B2	D	5	0,011511	0,477758		0,0794
7373B2	D	15	0,011	0,4575		0,0872
7373B2	D	T_01				0,067
7373B2	D	T_05				0,074679
7373B2	D	ZERO				0,062
737400	A	D-15			0,4779	0,1079
737400	A	D-30			0,4338	0,1251
737400	A	D-40			0,423	0,151
737400	D	1				0,0713
737400	D	5	0,0117	0,4834		0,0798
737400	D	15	0,0109	0,4596		0,0924
737400	D	ZERO				0,0628
737500	A	D-15			0,4538	0,1084
737500	A	D-30			0,4281	0,1253
737500	A	D-40			0,4166	0,151
737500	D	1				0,0712
737500	D	5	0,01138	0,474697		0,0803
737500	D	15	0,0109	0,4541		0,0925
737500	D	ZERO				0,061
737700	A	A_15			0,4122	0,1048
737700	A	A_30			0,3986	0,1194
737700	A	A_40			0,3907	0,1434
737700	D	T_00H				0,063

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
737700	D	T_01	0,0097	0,4329		0,062
737700	D	T_05A				0,07
737700	D	T_10	0,0089	0,4112		0,0858
737700	D	T_15	0,0087	0,406		0,0889
737700	D	T_25	0,0086	0,4021		0,0932
737700	D	T_5	0,0093	0,4251		0,0749
737700	D	T_ZERO				0,0552
737800	D	T_00				0,05625
737800	D	T_01				0,06253
737800	D	T_05	0,009633	0,435043		0,0737
737D17	A	D-25			0,451848	0,113169
737D17	A	D-30			0,443779	0,125252
737D17	A	D-40			0,434096	0,156502
737D17	A	U-15				0,106085
737D17	A	U-25				0,097127
737D17	D	5	0,011677	0,473007		0,087424
737D17	D	10	0,010956	0,456114		0,096364
737D17	D	25	0,010406	0,436124		0,10878
737D17	D	INT				0,07586
737D17	D	ZERO				0,0643
737N17	A	D-25			0,451848	0,113169
737N17	A	D-30			0,443779	0,125252
737N17	A	D-40			0,434096	0,156502
737N17	A	U-15				0,106085
737N17	A	U-25				0,097127

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
737N17	D	5	0,011677	0,473007		0,087424
737N17	D	10	0,010956	0,456114		0,096364
737N17	D	25	0,010406	0,436124		0,10878
737N17	D	INT				0,07586
737N17	D	ZERO				0,0643
737N9	A	D-25			0,452885	0,113106
737N9	A	D-30			0,442783	0,124898
737N9	A	D-40			0,432682	0,155057
737N9	A	U-15				0,088617
737N9	A	U-25				0,097687
737N9	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737N9	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737N9	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737N9	D	INT				0,07477
737N9	D	ZERO				0,0643
737QN	A	D-25			0,452885	0,113106
737QN	A	D-30			0,442783	0,124898
737QN	A	D-40			0,432682	0,155057
737QN	A	U-15				0,088617
737QN	A	U-25				0,097687
737QN	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737QN	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737QN	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737QN	D	INT				0,07477
737QN	D	ZERO				0,0643
74710Q	A	D-20			0,217555	0,109467
74710Q	A	D-25			0,210537	0,116953

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
74710Q	A	D-30			0,202116	0,142564
74710Q	A	U-20				0,091737
74710Q	D	5				0,07456
74710Q	D	10	0,002333	0,212212		0,092196
74710Q	D	20	0,002187	0,202456		0,099504
74710Q	D	ZERO				0,05693
747200	A	D-20			0,217555	0,109467
747200	A	D-25			0,210537	0,116953
747200	A	D-30			0,202116	0,142564
747200	A	U-20				0,091737
747200	D	5				0,074042
747200	D	10	0,00235	0,211659		0,091154
747200	D	20	0,002207	0,203133		0,098616
747200	D	ZERO				0,05693
74720A	A	D-25			0,2105	0,118
74720A	A	D-30			0,2017	0,1438
74720A	D	5				0,0722
74720A	D	10	0,00234	0,2115		0,08917
74720A	D	20	0,002186	0,2029		0,09728
74720A	D	ZERO				0,05524
74720B	A	D-25			0,2113	0,1207
74720B	A	D-30			0,2016	0,1444
74720B	D	5				0,07276
74720B	D	10	0,002351	0,213		0,0886
74720B	D	20	0,002196	0,2045		0,09867
74720B	D	ZERO				0,05693

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
747400	A	D-25			0,2143	0,1171
747400	A	D-30			0,2064	0,141
747400	D	5				0,069
747400	D	10	0,002104	0,21338		0,0823
747400	D	20	0,0021	0,2062		0,0916
747400	D	T_00H				0,053
747400	D	T_01				0,057691
747400	D	T_05				0,071
747400	D	T_05C				0,057569
747400	D	T_10	0,002101	0,207131		0,110782
747400	D	T_10H				0,1
747400	D	ZERO		0,3111		0,0508
7478	A	F_20			0,192660	0,128462
7478	A	F_30			0,189605	0,143406
7478	D	F_0				0,052717
7478	D	F_1				0,064841
7478	D	F_10	0,002000	0,204760		0,083321
7478	D	F_5				0,073443
747SP	A	D-20			0,216415	0,110347
747SP	A	D-25			0,209991	0,116897
747SP	A	D-30			0,202497	0,143096
747SP	A	U-20				0,092569
747SP	D	5				0,076123
747SP	D	10	0,002357	0,210572		0,095316
747SP	D	20	0,002179	0,201901		0,103296
747SP	D	ZERO				0,05693
757300	D	T_00				0,05554

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
757300	D	T_01				0,05943
757300	D	T_05	0,006931	0,38754		0,07993
757PW	A	D-25			0,3234	0,1186
757PW	A	D-30			0,3179	0,1342
757PW	D	5	0,006243	0,360271		0,0722
757PW	D	15	0,00611	0,3454		0,0782
757PW	D	20	0,00573	0,33		0,0864
757PW	D	T_00				0,055346
757PW	D	T_01				0,0609
757PW	D	T_05		0,360271		0,0682
757PW	D	ZERO		0,4699		0,0548
757RR	A	D-25			0,3238	0,1178
757RR	A	D-30			0,3191	0,1337
757RR	D	5	0,006319	0,36165		0,07
757RR	D	15	0,00614	0,3454		0,0758
757RR	D	20	0,0057	0,33		0,0847
757RR	D	INT				0,0621
757RR	D	T_00				0,0525
757RR	D	T_01				0,058316
757RR	D	T_05				0,0635
757RR	D	ZERO		0,4699		0,0541
767300	A	D-25			0,2627	0,121
767300	A	D-30			0,2555	0,1329
767300	D	5	0,00409	0,297		0,075
767300	D	15	0,00381	0,2853		0,0824
767300	D	20	0,00367	0,2788		0,0866
767300	D	INT				0,0641

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
767300	D	ZERO				0,0531
767400	A	L_25_D			0,2601	0,1156
767400	A	L_30_D			0,2536	0,1265
767400	D	T_00_U				0,0492
767400	D	T_05_U	0,0043	0,2972		0,0674
767400	D	T_05A				0,055
767400	D	T_05B				0,06
767400	D	T_15_U	0,0041	0,2876		0,0736
767400	D	T_20_U	0,003624	0,2775		0,0794
767CF6	A	D-25			0,29009	0,1075
767CF6	A	D-30			0,28096	0,1232
767CF6	D	1	0,00557	0,31625		0,0646
767CF6	D	5	0,0053	0,30576		0,0685
767CF6	D	15	0,00504	0,29249		0,074
767CF6	D	20	0,0049	0,28496		0,0779
767CF6	D	ZERO				0,0489
767JT9	A	D-25			0,29009	0,1085
767JT9	A	D-30			0,28096	0,1258
767JT9	D	1	0,00504	0,31625		0,0658
767JT9	D	5	0,00472	0,30576		0,0705
767JT9	D	15	0,00436	0,29249		0,0756
767JT9	D	20	0,00417	0,28496		0,0802
767JT9	D	ZERO				0,052
777200	A	D20			0,2204	0,09765
777200	A	D25			0,2133	0,1158
777200	A	D30			0,203	0,133
777200	D	15	0,002867	0,2299		0,07432

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
777200	D	20	0,002751	0,2239		0,08186
777200	D	T_00		0,3218		0,05065
777200	D	T_00H				0,052
777200	D	T_00L				0,048
777200	D	T_01		0,2921		0,05555
777200	D	T_01H				0,06
777200	D	T_05	0,002475	0,239429		0,06898
777200	D	T_05A				0,063456
777200	D	T_05C				0,092
777200	D	T_05CH				0,085
777300	A	L_25_D			0,2156	0,116
777300	A	L_30_D			0,2071	0,1322
777300	D	T_00_U				0,0504
777300	D	T_05_U	0,0031	0,2586		0,0645
777300	D	T_15_U	0,0028	0,2454		0,0704
777300	D	T_20_U	0,0027	0,2363		0,0783
7773ER	A	F_20			0,225340	0,104970
7773ER	A	F_30			0,209490	0,134910
7773ER	D	FLAP_0				0,050171
7773ER	D	FLAP_1				0,054934
7773ER	D	FLAP_5	0,002710	0,240000		0,066100
7878R	A	F_00			0,393870	0,045060
7878R	A	F_01			0,329760	0,047700
7878R	A	F_05			0,288410	0,067150
7878R	A	FLAP20			0,260280	0,088050
7878R	A	FLAP30			0,246840	0,105000
7878R	D	FLAP_0				0,050055

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
7878R	D	FLAP_1				0,052026
7878R	D	FLAP_5	0,002949	0,256410		0,071636
A300-622R	A	1				0,071539
A300-622R	A	2_D				0,094763
A300-622R	A	2_U				0,072592
A300-622R	A	3_D			0,274926	0,102372
A300-622R	A	FULL_D			0,253296	0,125036
A300-622R	A	ZERO				0,052053
A300-622R	D	0				0,053127
A300-622R	D	1500	0,004121	0,292		0,072348
A300B4-203	A	D-15			0,28237	0,10607
A300B4-203	A	D-25			0,27151	0,125568
A300B4-203	D	1	0,005307	0,324359		0,090223
A300B4-203	D	8	0,004239	0,291059		0,093067
A300B4-203	D	15	0,00402	0,278999		0,102935
A300B4-203	D	ZERO				0,063491
A310-304	A	1				0,068197
A310-304	A	2_D				0,096731
A310-304	A	2_U				0,072778
A310-304	A	3_D			0,274926	0,106084
A310-304	A	FULL_D			0,253296	0,129438
A310-304	A	ZERO				0,054935
A310-304	D	0				0,055191
A310-304	D	1500	0,004875	0,313705		0,072016
A319-131	A	1_A				0,06317
A319-131	A	2_D				0,098119
A319-131	A	2_U				0,071826

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A319-131	A	3_D			0,379931	0,098121
A319-131	A	FULL_D			0,355927	0,124534
A319-131	A	ZERO_A				0,056446
A319-131	D	1				0,071598
A319-131	D	1+F	0,007077	0,376764		0,072635
A319-131	D	ZERO				0,05429
A320-211	A	1_A				0,061662
A320-211	A	2_D				0,096267
A320-211	A	2_U				0,067463
A320-211	A	3_D			0,385223	0,101204
A320-211	A	FULL_D			0,37052	0,11586
A320-211	A	ZERO_A				0,057558
A320-211	D	1				0,066827
A320-211	D	1+F	0,007701	0,394884		0,071403
A320-211	D	ZERO				0,056281
A320-232	A	1_A				0,059086
A320-232	A	2_D				0,095899
A320-232	A	2_U				0,06679
A320-232	A	3_D			0,379853	0,100263
A320-232	A	FULL_D			0,369833	0,121141
A320-232	A	ZERO_A				0,054309
A320-232	D	1				0,065822
A320-232	D	1+F	0,007626	0,395674		0,069873
A320-232	D	ZERO				0,05332
A321-232	A	1_A				0,064258
A321-232	A	2_D				0,101798

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A321-232	A	2_U				0,074849
A321-232	A	3_D			0,368096	0,112676
A321-232	A	FULL_D			0,357761	0,119073
A321-232	A	ZERO_A				0,057183
A321-232	D	1				0,071631
A321-232	D	1+F	0,007524	0,390238		0,075946
A321-232	D	ZERO				0,056647
A330-301	A	1_A				0,057783
A330-301	A	2_D				0,081654
A330-301	A	2_U				0,064098
A330-301	A	3_D			0,229065	0,092737
A330-301	A	FULL_D			0,222802	0,100779
A330-301	A	ZERO_A				0,047685
A330-301	D	1				0,059866
A330-301	D	1+F	0,002905	0,247076		0,061736
A330-301	D	ZERO				0,046057
A330-343	A	1_A				0,055464
A330-343	A	2_D				0,083569
A330-343	A	2_U				0,063042
A330-343	A	3_D			0,229705	0,092555
A330-343	A	FULL_D			0,222498	0,10202
A330-343	A	ZERO_A				0,046224
A330-343	D	1				0,05926
A330-343	D	1+F	0,0029	0,245211		0,062365
A330-343	D	ZERO				0,044593
A340-211	A	1_A				0,063657

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A340-211	A	2_D				0,092945
A340-211	A	2_U				0,071673
A340-211	A	3_D			0,224603	0,101734
A340-211	A	FULL_D			0,220432	0,108554
A340-211	A	ZERO_A				0,051221
A340-211	D	1				0,068547
A340-211	D	1+F	0,002605	0,223635		0,073134
A340-211	D	ZERO				0,048646
A340-642	A	1_A				0,054416
A340-642	A	2_D				0,087508
A340-642	A	2_U				0,067996
A340-642	A	3_D			0,213821	0,100473
A340-642	A	FULL_D			0,20733	0,105616
A340-642	A	ZERO_A				0,051608
A340-642	D	1				0,06118
A340-642	D	1+F	0,002423	0,225716		0,06743
A340-642	D	ZERO				0,051433
A380-841	A	A_1+F				0,055657
A380-841	A	A_2_D				0,081906
A380-841	A	A_2_U				0,064109
A380-841	A	A_3_D			0,154745	0,101662
A380-841	A	A_FULL			0,154745	0,107331
A380-841	A	ZERO_A				0,050279
A380-841	D	D_1				0,053173
A380-841	D	D_1+F	0,00125	0,159626		0,068055
A380-841	D	ZERO				0,050472

▼M2

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A380-861	A	A_1+F				0,058557
A380-861	A	A_2_D				0,081967
A380-861	A	A_2_U				0,06558
A380-861	A	A_3_D			0,154745	0,101738
A380-861	A	A_FULL			0,154745	0,108118
A380-861	A	ZERO_A				0,048776
A380-861	D	D_1				0,053241
A380-861	D	D_1+F	0,00125	0,159567		0,070602
A380-861	D	ZERO				0,049623
BAC111	A	D-45			0,49076	0,139207
BAC111	A	U-INT				0,106398
BAC111	D	8	0,01569	0,54382		0,082179
BAC111	D	INT1				0,07359
BAC111	D	ZERO				0,065
BAE146	A	D-18			0,61667	0,119715
BAE146	A	D-24			0,61667	0,138371
BAE146	A	D-33			0,45555	0,153186
BAE146	A	U-18				0,0818
BAE146	A	U-24				0,095298
BAE146	D	18	0,009678	0,49296		0,13241
BAE146	D	24	0,008979	0,45846		0,1412
BAE146	D	30	0,008173	0,43179		0,15287
BAE146	D	ZERO				0,083096
BAE300	A	D-18			0,60557	0,116925
BAE300	A	D-24			0,60557	0,134808
BAE300	A	D-33			0,4511	0,149009

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
BAE300	A	U-18				0,08058
BAE300	A	U-24				0,093519
BAE300	D	18	0,009449	0,49847		0,1279
BAE300	D	24	0,008341	0,462		0,1352
BAE300	D	30	0,00775	0,43351		0,14711
BAE300	D	ZERO				0,081866
BEC58P	A	D-15				0,14885
BEC58P	A	D-30			1,33492	0,16
BEC58P	D	TO	0,100258	1,28098		0,1377
BEC58P	D	ZERO				0,125381
CIT3	A	D-40			0,966375	0,147159
CIT3	A	D-INTR				0,130842
CIT3	D	10				0,092263
CIT3	D	20	0,04284	0,947523		0,114525
CIT3	D	ZERO				0,07
CL600	A	D-45			0,766248	0,169002
CL600	A	D-INTR				0,128747
CL600	D	10				0,079246
CL600	D	20	0,028225	0,780719		0,088492
CL600	D	ZERO				0,07
CL601	A	D-45			0,769487	0,163669
CL601	A	D-INTR				0,122639
CL601	D	10				0,075805
CL601	D	20	0,032183	0,780565		0,081609
CL601	D	ZERO				0,07
CNA172	A	10-D			1,3132	0,0994

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA172	A	30-D			1,2526	0,1516
CNA172	A	ZERO-D				0,096
CNA172	D	10-C	0,0992	1,0304		0,1446
CNA172	D	CRUISE				0,096
CNA172	D	ZERO-C	0,1025	1,1112		0,0831
CNA182	A	F10APP				0,122
CNA182	A	F30APP			1,285	0,151
CNA182	D	F-20D	0,058	1,204		0,17
CNA182	D	ZERO				0,127
CNA182	D	ZERO-A				0,127
CNA182	D	ZERO-C				0,097
CNA182	D	ZERO-T				0,103
CNA206	A	10_D				0,105632
CNA206	A	40_D			1,23852	0,169084
CNA206	D	20_T	0,055005	1,02562		0,136998
CNA206	D	ZERO_C				0,09563
CNA206	D	ZERO_T	0,055005	1,02562		0,106327
CNA208	A	F30APP			0,867722	0,099468
CNA208	A	ZERO-A				0,089802
CNA208	D	F-20D	0,033202	0,74833		0,105087
CNA208	D	ZERO	0,05003	0,887307		0,089802
CNA208	D	ZERO-C				0,087252
CNA208	D	ZERO-T				0,060282
CNA20T	A	10_D				0,109615
CNA20T	A	40_D			1,32574	0,211577
CNA20T	D	20_T	0,054669	1,045287		0,13795

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA20T	D	ZERO_C				0,101535
CNA20T	D	ZERO_T	0,054669	0,959417		0,099791
CNA441	A	D-INTR				0,141579
CNA441	A	D-L			1,02329	0,162936
CNA441	D	TO	0,072722	1,10834		0,120222
CNA441	D	ZERO				0,096518
CNA500	A	D-35			0,991547	0,147335
CNA500	A	D-INTR				0,113809
CNA500	D	1				0,080282
CNA500	D	12	0,054342	0,956752		0,090564
CNA500	D	ZERO				0,07
CNA510	A	A_15			1,073624	0,088506
CNA510	A	A_35			1,002913	0,126185
CNA510	D	D_15	0,07051	1,179843		0,097415
CNA510	D	ZERO_C				0,088914
CNA510	D	ZERO_D	0,090811	1,347624		0,103158
CNA525C	A	A_15			1,012614	0,106795
CNA525C	A	A_35			0,946574	0,126615
CNA525C	D	D-15	0,053355	0,993147		0,096525
CNA525C	D	ZERO_C				0,085
CNA525C	D	ZERO_D	0,061279	1,065348		0,09129
CNA55B	A	A_15			1,01427	0,118086
CNA55B	A	A_35			0,9553	0,200794
CNA55B	D	D_15	0,05628	1,080923		0,128052
CNA55B	D	ZERO_C				0,10833
CNA55B	D	ZERO_D	0,063189	1,159835		0,119835

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA560E	D	15	0,054336	1,014289		0,122203
CNA560E	A	15 U			0,919106	0,099403
CNA560E	A	35 D			0,870372	0,130841
CNA560E	D	7	0,059522	1,061591		0,11951
CNA560E	D	ZERO				0,122635
CNA560U	D	15	0,038136	1,069934		0,13523
CNA560U	D	7	0,041179	1,10518		0,12699
CNA560U	A	7_APP				0,12699
CNA560U	A	D 15			0,86464	0,088125
CNA560U	A	D 35			0,811918	0,132402
CNA560U	D	ZERO				0,07
CNA560XL	D	15	0,030657	1,045811		0,13852
CNA560XL	D	7	0,035712	1,095308		0,13505
CNA560XL	A	D 15U			0,91189	0,08555
CNA560XL	A	D 35D			0,86179	0,126192
CNA560XL	D	ZERO				0,074551
CNA680	D	15	0,027468	0,725152		0,127804
CNA680	A	15 GU			0,717794	0,093247
CNA680	A	35 GD			0,662727	0,146827
CNA680	D	7	0,030105	0,764412		0,122083
CNA680	D	ZERO				0,105329
CNA750	A	15_GD			0,753068	0,174519
CNA750	A	15_GU			0,753068	0,146147
CNA750	A	35_GD			0,714646	0,250382
CNA750	A	5_GU			0,799175	0,118139
CNA750	D	5	0,038446	0,82511		0,122657
CNA750	D	15	0,034761	0,787004		0,12822

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA750	D	ZERO				0,096475
CONCRD	A	D-L			0,349148	0,205927
CONCRD	A	U-L				0,183067
CONCRD	D	CL1				0,13294
CONCRD	D	TO	0,008051	0,338363		0,13294
CONCRD	D	ZERO				0,13294
CRJ9-ER	A	20				0,0976
CRJ9-ER	A	D-45			0,5801	0,1551
CRJ9-ER	A	U-45				0,1504
CRJ9-ER	A	ZERO				0,0655
CRJ9-ER	D	0-204				0,0599
CRJ9-ER	D	0-250				0,0641
CRJ9-ER	D	D-8	0,0177	0,5902		0,0978
CRJ9-ER	D	U-8				0,0775
CRJ9-LR	A	20				0,0976
CRJ9-LR	A	D-45			0,5801	0,1551
CRJ9-LR	A	U-45				0,1504
CRJ9-LR	A	ZERO				0,0655
CRJ9-LR	D	0-204				0,0599
CRJ9-LR	D	0-250				0,0641
CRJ9-LR	D	D-8	0,0177	0,5902		0,0978
CRJ9-LR	D	U-8				0,0775
CVR580	A	D-28			0,51972	0,118937
CVR580	A	D-40			0,49138	0,124222
CVR580	D	10	0,028303	0,540116		0,130717
CVR580	D	INTR				0,102858

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CVR580	D	ZERO				0,075
DC1010	A	D-35			0,251236	0,132645
DC1010	A	D-50			0,244243	0,164729
DC1010	A	U-35				0,127457
DC1010	A	U-50				0,161155
DC1010	D	5				0,079893
DC1010	D	10	0,00356	0,261942		0,101376
DC1010	D	INT				0,068522
DC1010	D	ZERO				0,057149
DC1030	A	D-35			0,2534	0,13
DC1030	A	U-20				0,104
DC1030	D	20	0,003091	0,2434		0,104
DC1030	D	INT1				0,09454
DC1030	D	INT2				0,07307
DC1030	D	ZERO				0,06519
DC1040	A	D-35			0,254879	0,121114
DC1040	A	D-50			0,247241	0,151007
DC1040	A	U-35				0,114222
DC1040	A	U-50				0,145481
DC1040	D	5				0,082503
DC1040	D	15	0,004009	0,272697		0,111044
DC1040	D	INT				0,071264
DC1040	D	ZERO				0,060025
DC3	A	D-45			0,597793	0,155222
DC3	A	U-INT				0,133361
DC3	D	TO	0,019837	0,619256		0,123784

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC3	D	ZERO				0,1115
DC6	A	D-INTR				0,10199
DC6	A	D-L			0,294594	0,125979
DC6	D	TO	0,007829	0,430006		0,08204
DC6	D	ZERO				0,078
DC850	A	D-35			0,328558	0,129965
DC850	A	D-50			0,313281	0,149354
DC850	A	U-35				0,126751
DC850	A	U-50				0,145337
DC850	D	15	0,005206	0,323443		0,090417
DC850	D	25	0,004708	0,315832		0,103092
DC850	D	INT				0,074401
DC850	D	ZERO				0,058535
DC860	A	D-35			0,312879	0,117758
DC860	A	D-50			0,304526	0,130913
DC860	A	U-35				0,115049
DC860	A	U-50				0,12766
DC860	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC860	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC860	D	INT				0,071703
DC860	D	ZERO				0,05319
DC870	A	D-35			0,312879	0,117758

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC870	A	D-50			0,304526	0,130913
DC870	A	U-35				0,115049
DC870	A	U-50				0,12766
DC870	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC870	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC870	D	INT				0,071703
DC870	D	ZERO				0,05319
DC8QN	A	D-35			0,312879	0,117758
DC8QN	A	D-50			0,304526	0,130913
DC8QN	A	U-35				0,115049
DC8QN	A	U-50				0,12766
DC8QN	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC8QN	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC8QN	D	INT				0,071703
DC8QN	D	ZERO				0,05319
DC910	A	D-35			0,480101	0,134177
DC910	A	D-50			0,445486	0,157948
DC910	A	U-15				0,087963
DC910	A	U-35				0,130625
DC910	A	U-50				0,153365
DC910	D	5	0,012996	0,49557		0,07757
DC910	D	15	0,010618	0,477234		0,087963
DC910	D	INT				0,076753
DC910	D	ZERO				0,075935
DC930	A	D-35			0,470211	0,135075
DC930	A	D-50			0,438965	0,165052

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC930	A	U-15				0,092489
DC930	A	U-35				0,131559
DC930	A	U-50				0,155925
DC930	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC930	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC930	D	INT				0,076701
DC930	D	ZERO				0,068416
DC93LW	A	D-35			0,470211	0,135075
DC93LW	A	D-50			0,438965	0,165052
DC93LW	A	U-15				0,092489
DC93LW	A	U-35				0,131559
DC93LW	A	U-50				0,155925
DC93LW	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC93LW	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC93LW	D	INT				0,076701
DC93LW	D	ZERO				0,068416
DC950	A	D-35			0,468147	0,135234
DC950	A	D-50			0,442406	0,160018
DC950	A	U-15				0,092489
DC950	A	U-35				0,131677

▼M2

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC950	A	U-50				0,155399
DC950	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC950	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC950	D	INTR				0,076701
DC950	D	ZERO				0,068416
DC95HW	A	D-35			0,468147	0,135234
DC95HW	A	D-50			0,442406	0,160018
DC95HW	A	U-15				0,092489
DC95HW	A	U-35				0,131677
DC95HW	A	U-50				0,155399
DC95HW	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC95HW	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC95HW	D	INTR				0,076701
DC95HW	D	ZERO				0,068416
DC9Q7	A	D-35			0,480101	0,134177
DC9Q7	A	D-50			0,445486	0,157948
DC9Q7	A	U-15				0,087963
DC9Q7	A	U-35				0,130625
DC9Q7	A	U-50				0,153365
DC9Q7	D	5	0,012996	0,49557		0,07757
DC9Q7	D	15	0,010618	0,477234		0,087963
DC9Q7	D	INT				0,076753
DC9Q7	D	ZERO				0,075935
DC9Q9	A	D-35			0,470211	0,135075
DC9Q9	A	D-50			0,438965	0,165052
DC9Q9	A	U-15				0,092489
DC9Q9	A	U-35				0,131559
DC9Q9	A	U-50				0,155925

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC9Q9	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC9Q9	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC9Q9	D	INT				0,076701
DC9Q9	D	ZERO				0,068416
DHC6	A	D-INTR				0,125975
DHC6	A	D-L			0,577068	0,176949
DHC6	D	INTR				0,090222
DHC6	D	TO	0,031032	0,787095		0,105443
DHC6	D	ZERO				0,075
DHC6QP	A	D-INTR				0,125975
DHC6QP	A	D-L			0,577068	0,176949
DHC6QP	D	INTR				0,090222
DHC6QP	D	TO	0,031032	0,787095		0,105443
DHC6QP	D	ZERO				0,075
DHC7	A	D-25			0,51353	0,127688
DHC7	A	D-INTR				0,117133
DHC7	D	10				0,117133
DHC7	D	25	0,009556	0,466702		0,159266
DHC7	D	ZERO				0,075
DHC8	A	D-15			0,54969	0,092335
DHC8	A	D-35			0,50961	0,10086
DHC8	A	D-5			0,60123	0,087745
DHC8	A	U-15				0,080204
DHC8	A	U-5				0,073647
DHC8	D	5	0,017289	0,61342		0,07808

▼**M2**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DHC8	D	15	0,017361	0,56668		0,08519
DHC8	D	ZERO				0,072424
DHC830	A	D-10			0,62986	0,091024
DHC830	A	D-15			0,60123	0,094958
DHC830	A	D-35			0,55542	0,103483
DHC830	A	U-10				0,079221
DHC830	A	U-15				0,084139
DHC830	D	5	0,017836	0,61764		0,070652
DHC830	D	10	0,015165	0,570532		0,076309
DHC830	D	15	0,014403	0,549595		0,080292
DHC830	D	INT	0,019987	0,659514		0,067572
DHC830	D	ZERO				0,068308
DO228	A	F30APP			0,75885	0,11911
DO228	A	ZERO-A				0,10717
DO228	D	FLAPS1	0,02196	0,80401		0,09042
DO228	D	ZERO	0,02745	0,86388		0,10717
DO228	D	ZERO-C				0,14459
DO228	D	ZERO-T				0,09218
DO328	A	F32APP			0,638	0,0961
DO328	A	ZERO-A				0,0916
DO328	D	F12-D	0,016	0,666		0,0664
DO328	D	ZERO				0,0916
DO328	D	ZERO-C				0,1206
ECLIPSE500	A	A_A_DN			1,273746	0,133462
ECLIPSE500	A	A_T_DN				0,178304
ECLIPSE500	D	TO_DN	0,100203	1,381422		0,105314
ECLIPSE500	D	TO_UP		1,381422		0,086185
ECLIPSE500	D	UP_DN		1,690947		0,103009
ECLIPSE500	D	UP_UP		1,690947		0,073313

▼M2

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
EMB120	A	D-25			0,837	0,0801
EMB120	A	D-45			0,782	0,1305
EMB120	D	15	0,0297	0,82		0,1014
EMB120	D	ZERO		0,929		0,0834
EMB145	A	D-22			0,6836	0,1291
EMB145	A	D-45			0,6811	0,1809
EMB145	D	9		0,6503		0,0825
EMB145	D	9-GEAR	0,0218	0,6562		0,1048
EMB145	D	ZERO				0,0691
EMB14L	A	D-22			0,6836	0,1291
EMB14L	D	9		0,6503		0,083
EMB14L	D	9-GEAR	0,0212	0,6562		0,083
EMB14L	D	D-45		0,6811		0,1809
EMB14L	D	ZERO				0,0694
EMB170	D	1	0,015720	0,579870		0,076830
EMB170	A	FULL			0,498900	0,145550
EMB170	D	ZERO				0,066180
EMB175	D	1	0,015900	0,578990		0,077300
EMB175	A	FULL			0,498200	0,145800
EMB175	D	ZERO				0,066000
EMB190	D	1	0,012300	0,494610		0,082600
EMB190	A	FULL			0,434400	0,137100
EMB190	D	ZERO				0,066400
EMB195	D	1	0,012200	0,494520		0,083100
EMB195	A	FULL			0,433600	0,137400
EMB195	D	ZERO				0,067400

▼M6

737800	A	A_00				0,0596977
737800	A	A_01				0,066122
737800	A	A_05				0,078996
737800	A	A_15				0,111985

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼**M6**

ID letadla	Druh provozu	ID klapky	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
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

▼M2

Tabulka I-2

Letadla

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Vrtule
707	Boeing 707-120/JT3C	Proudový	4	Těžká	Komerční	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Křídlo
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Proudový	4	Těžká	Komerční	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Proudový	4	Těžká	Komerční	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Proudový	4	Těžká	Komerční	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Křídlo
717200	Boeing 717-200/BR 715	Proudový	2	Velká	Komerční	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Trup
720	Boeing 720/JT3C	Proudový	4	Velká	Komerční	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Křídlo
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Proudový	4	Velká	Komerční	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Proudový	3	Velká	Komerční	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Proudový	3	Velká	Komerční	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Proudový	3	Velká	Komerční	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Proudový	3	Velká	Komerční	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Proudový	3	Velká	Komerční	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Trup

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Proudový	3	Velká	Komerční	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Proudový	3	Velká	Komerční	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Proudový	3	Velká	Komerční	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Proudový	3	Velká	Komerční	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Proudový	3	Velká	Komerční	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Trup
737	Boeing 737/JT8D-9	Proudový	2	Velká	Komerční	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Křídlo
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Proudový	2	Velká	Komerční	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Křídlo
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Proudový	2	Velká	Komerční	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Křídlo
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Proudový	2	Velká	Komerční	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Křídlo
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Proudový	2	Velká	Komerční	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Křídlo
▼M6 737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Proudový	2	Velká	Komerční	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	206	104	Křídlo
737800	Boeing 737-800 / CFM56-7B26	Proudový	2	Velká	Komerční	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	206	104	Křídlo
7378MAX	Boeing 737 MAX 8 / CFM Leap1B-27	Proudový	2	Velká	Komerční	181 200	152 800	4 965	26 400	4	7378MAX	CNT (lb)	216	103	Křídlo
▼M2 737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Proudový	2	Velká	Komerční	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Proudový	2	Velká	Komerční	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Křídlo
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Proudový	2	Velká	Komerční	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Křídlo
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Proudový	2	Velká	Komerční	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Křídlo
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Proudový	4	Těžká	Komerční	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Křídlo
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Proudový	4	Těžká	Komerční	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Křídlo
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Proudový	4	Těžká	Komerční	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Křídlo
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Proudový	4	Těžká	Komerční	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Křídlo
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Proudový	4	Těžká	Komerční	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Křídlo
747400	Boeing 747-400/PW4056	Proudový	4	Těžká	Komerční	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Křídlo
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Proudový	4	Těžká	Komerční	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Křídlo
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Proudový	4	Těžká	Komerční	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Křídlo
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Proudový	2	Velká	Komerční	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Křídlo
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Proudový	2	Velká	Komerční	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Proudový	2	Velká	Komerční	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Křídlo
767300	Boeing 767-300/PW4060	Proudový	2	Těžká	Komerční	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Křídlo
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Proudový	2	Těžká	Komerční	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Křídlo
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Proudový	2	Těžká	Komerční	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Křídlo
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Proudový	2	Těžká	Komerční	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Křídlo
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Proudový	2	Těžká	Komerční	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Křídlo
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Proudový	2	Těžká	Komerční	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Křídlo
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Proudový	2	Těžká	Komerční	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Křídlo
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Proudový	2	Těžká	Komerční	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Křídlo
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Proudový	2	Těžká	Komerční	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Křídlo
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Proudový	2	Těžká	Komerční	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Křídlo
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Proudový	2	Těžká	Komerční	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Křídlo
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Proudový	2	Velká	Komerční	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
A320-211	Airbus A320-211/ CFM56-5A1	Proudový	2	Velká	Komerční	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Křídlo
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Proudový	2	Velká	Komerční	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Křídlo
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Proudový	2	Velká	Komerční	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Křídlo
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Proudový	2	Těžká	Komerční	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Křídlo
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Proudový	2	Těžká	Komerční	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Křídlo
A340-211	Airbus A340-211/ CFM56-5C2	Proudový	4	Těžká	Komerční	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Křídlo
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Proudový	4	Těžká	Komerční	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Křídlo
▼M6 A350-941	Airbus A350-941 / RR Trent XWB-84	Proudový	2	Těžká	Komerční	610 681	456 356	6 558	84 200	4	A350-941	CNT (lb)	239	139	Křídlo
ATR72	Avions de Transport Regional ATR 72-212A / PW127F	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	50 710	49 270	3 360	7 587	4	ATR72	CNT (lb)	240	140	Vrtule
▼M2 A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Proudový	4	Těžká	Komerční	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Křídlo
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Proudový	4	Těžká	Komerční	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Křídlo
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Proudový	2	Velká	Komerční	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Proudový	4	Velká	Komerční	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Křídlo
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Proudový	4	Velká	Komerční	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Křídlo
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ TS10-520-L	Pístový	2	Malá	Všeobecné letectví	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Vrtule
CIT3	Cessna Citation III/ TFE731-3-100S	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Trup
CL600	Canadair CL-600/ ALF502L	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Trup
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Trup
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Vrtule
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Vrtule
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Other (RP-M)	215	109	Vrtule
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turbovrtulový	1	Malá	Všeobecné letectví	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Vrtule
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Other (RP-M)	215	109	Vrtule
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbovrtulový	2	Malá	Komerční	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% of Max Static Thrust)	210	111	Vrtule

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Trup
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Proudový	2	Malá	Komerční	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Trup
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Proudový	2	Malá	Komerční	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Trup
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Trup
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Proudový	2	Malá	Komerční	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Trup
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Proudový	2	Malá	Komerční	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Trup
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Proudový	2	Malá	Komerční	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Trup
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Proudový	2	Malá	Komerční	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Trup
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Trup
CONCRD	Concorde/OLY593	Proudový	4	Těžká	Komerční	400 000	245 000	10 60-0	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Křídlo
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/ CF34-8C5	Proudový	2	Velká	Komerční	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Trup

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Proudový	2	Velká	Komerční	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Trup
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Vrtule
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Proudový	3	Těžká	Komerční	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Křídlo
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Proudový	3	Těžká	Komerční	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Křídlo
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Proudový	3	Těžká	Komerční	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Křídlo
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Pístový	2	Velká	Komerční	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Vrtule
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Pístový	4	Velká	Komerční	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Vrtule
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Proudový	4	Těžká	Komerční	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Křídlo
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Proudový	4	Těžká	Komerční	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Proudový	4	Těžká	Komerční	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
DC870	Douglas DC-8-70/CFM56-2C-5	Proudový	4	Těžká	Komerční	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Křídlo
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Proudový	4	Těžká	Komerční	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Křídlo
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Proudový	2	Velká	Komerční	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Proudový	2	Velká	Komerční	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	Proudový	2	Velká	Komerční	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Trup
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Proudový	2	Velká	Komerční	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Proudový	2	Velká	Komerční	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Trup
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Proudový	2	Velká	Komerční	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Proudový	2	Velká	Komerční	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DHC6	De Havilland DASH 6/PT6A-27	Turbovrtulový	2	Malá	Komerční	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Vrtule

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbovrtulový	2	Malá	Komerční	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Vrtule
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turbovrtulový	4	Velká	Komerční	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Vrtule
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Vrtule
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Vrtule
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Vrtule
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Vrtule
ECLIPSE-500	Eclipse 500/PW610F	Proudový	2	Malá	Všeobecné letectví	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Trup
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Vrtule
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Proudový	2	Velká	Komerční	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Trup
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Proudový	2	Velká	Komerční	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Trup

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
EMB170	Embraer ERJ170-100	Proudový	2	Velká	Komerční	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Křídlo
EMB175	Embraer ERJ170-200	Proudový	2	Velká	Komerční	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Křídlo
EMB190	Embraer ERJ190-100	Proudový	2	Velká	Komerční	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Křídlo
EMB195	Embraer ERJ190-200	Proudový	2	Velká	Komerční	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Křídlo
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Proudový	2	Velká	Komerční	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Trup
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Proudový	2	Velká	Komerční	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Trup
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Proudový	2	Velká	Komerční	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Trup
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Proudový	2	Velká	Komerční	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Trup
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Trup
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Trup
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Trup
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Trup
GV	Gulfstream GV/BR 710	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Trup

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/DART MK532-2	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% of Max Static Thrust)	212	110	Vrtule
IA1125	IAI-1125 ASTRA/TFE731-3A	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Trup
L1011	Lockheed Martin L-1011/RB211-22B	Proudový	3	Těžká	Komerční	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Křídlo
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Proudový	3	Těžká	Komerční	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Křídlo
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbovrtulový	4	Velká	Komerční	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Vrtule
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Trup
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Trup
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Proudový	3	Těžká	Komerční	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Křídlo
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Proudový	3	Těžká	Komerční	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Křídlo
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Proudový	2	Velká	Komerční	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Proudový	2	Velká	Komerční	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Trup

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Proudový	2	Velká	Komerční	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Proudový	2	Velká	Komerční	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Trup
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Proudový	2	Velká	Komerční	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Trup
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Trup
PA28	Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Other (RP-M)	213	113	Vrtule
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Pístový	2	Malá	Všeobecné letectví	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Vrtule
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Pístový	2	Malá	Všeobecné letectví	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Other (RP-M)	213	109	Vrtule
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turbovrtulový	2	Malá	Všeobecné letectví	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Vrtule
SABR80	NA Sabreliner 80	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Trup
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% of Max Static Thrust)	211	109	Vrtule
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% of Max Static Thrust)	211	110	Vrtule

▼M2

Tabulka I-3

Standardní procedurální kroky při přiblížení

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
1900D	DEFAULT	1	Klesání	ZERO-A	6 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	2	Klesání	ZERO-A	3 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	3	Klesání	ZERO-A	1 500,0	146,0	3,0			
1900D	DEFAULT	4	Klesání	35-A	1 000,0	118,0	3,0			
1900D	DEFAULT	5	Přistání	35-A				57,2		
1900D	DEFAULT	6	Zpomalení			84,0			515,2	40,0
1900D	DEFAULT	7	Zpomalení			10,0			0,0	10,0
707320	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707320	DEFAULT	2	Klesání	14	3 000,0	160,0	3,0			
707320	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707320	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	131,6	3,0			
707320	DEFAULT	5	Přistání	D-40				410,6		
707320	DEFAULT	6	Zpomalení			124,9			3 695,4	40,0
707320	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
707QN	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707QN	DEFAULT	2	Klesání	14	3 000,0	160,0	3,0			
707QN	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707QN	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	131,6	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
707QN	DEFAULT	5	Přistání	D-40				410,6		
707QN	DEFAULT	6	Zpomalení			124,9			3 695,4	40,0
707QN	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
717200	DEFAULT	1	Klesání	A_0U	6 000,0	250,0	3,0			
717200	DEFAULT	2	Klesání	A_18U	3 000,0	190,0	3,0			
717200	DEFAULT	3	Klesání	A_18D	1 500,0	160,0	3,0			
717200	DEFAULT	4	Klesání	A_40D	1 000,0	140,0	3,0			
717200	DEFAULT	5	Přistání	A_40D				318,6		
717200	DEFAULT	6	Zpomalení			130,0			2 867,4	40,0
717200	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	8,6
720B	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
720B	DEFAULT	2	Klesání	20	3 000,0	160,0	3,0			
720B	DEFAULT	3	Klesání	U-30	1 500,0	149,0	3,0			
720B	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
720B	DEFAULT	5	Přistání	D-30				419,1		
720B	DEFAULT	6	Zpomalení			131,9			3 771,9	40,0
720B	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
727100	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727100	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
727100	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	125,5	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
727100	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727100	DEFAULT	5	Přistání	D-30				342,6		
727100	DEFAULT	6	Zpomalení			116,8			3 083,4	40,0
727100	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
727D15	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D15	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D15	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D15	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D15	DEFAULT	5	Přistání	D-30				347,6		
727D15	DEFAULT	6	Zpomalení			140,0			3 128,4	40,0
727D15	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
727D17	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D17	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D17	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D17	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D17	DEFAULT	5	Přistání	D-30				394,6		
727D17	DEFAULT	6	Zpomalení			140,0			3 551,4	40,0
727D17	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
727EM1	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
727EM1	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM1	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727EM1	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727EM1	DEFAULT	5	Přistání	D-30				342,6		
727EM1	DEFAULT	6	Zpomalení			116,8			3 083,4	40,0
727EM1	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
727EM2	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	5	Přistání	D-30				347,6		
727EM2	DEFAULT	6	Zpomalení			140,0			3 128,4	40,0
727EM2	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
727Q15	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	5	Přistání	D-30				347,6		
727Q15	DEFAULT	6	Zpomalení			140,0			3 128,4	40,0
727Q15	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
727Q7	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727Q7	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727Q7	DEFAULT	5	Přistání	D-30				342,6		
727Q7	DEFAULT	6	Zpomalení			116,8			3 083,4	40,0
727Q7	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
727Q9	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	145,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	143,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	5	Přistání	D-30				394,6		
727Q9	DEFAULT	6	Zpomalení			136,0			3 551,4	40,0
727Q9	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
727QF	DEFAULT	1	Klesání	U-ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727QF	DEFAULT	2	Klesání	U-05	3 000,0	160,0	3,0			
727QF	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	150,0	3,0			
727QF	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	131,0	3,0			
727QF	DEFAULT	5	Přistání	D-30				363,0		
727QF	DEFAULT	6	Zpomalení			121,0			2 686,0	40,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
727QF	DEFAULT	7	Zpomalení			60,0			0,0	10,0
737	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	170,0	3,0			
737	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737	DEFAULT	5	Přistání	D-30				255,6		
737	DEFAULT	6	Zpomalení			124,8			2 300,4	40,0
737	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
737300	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737300	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	170,0	3,0			
737300	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
737300	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
737300	DEFAULT	5	Přistání	D-30				316,8		
737300	DEFAULT	6	Zpomalení			131,9			2 851,2	40,0
737300	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
7373B2	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	170,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
7373B2	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	5	Přistání	D-30				316,8		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
7373B2	DEFAULT	6	Zpomalení			131,9			2 851,2	40,0
7373B2	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
737400	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737400	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	170,0	3,0			
737400	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	159,7	3,0			
737400	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	144,9	3,0			
737400	DEFAULT	5	Přistání	D-30				360,2		
737400	DEFAULT	6	Zpomalení			137,5			3 241,8	40,0
737400	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
737500	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737500	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	170,0	3,0			
737500	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	143,4	3,0			
737500	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	135,3	3,0			
737500	DEFAULT	5	Přistání	D-30				314,2		
737500	DEFAULT	6	Zpomalení			128,4			2 827,8	40,0
737500	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
737700	DEFAULT	1	Klesání	T_ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737700	DEFAULT	2	Klesání	T_5	3 000,0	171,0	3,0			
737700	DEFAULT	3	Klesání	A_15	1 500,0	140,0	3,0			
737700	DEFAULT	4	Klesání	A_40	1 000,0	133,0	3,0			
737700	DEFAULT	5	Přistání	A_40				304,7		

▼M2

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
737700	DEFAULT	6	Zpomalení			116,0			2 741,9	40,0
737700	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼M6

737800	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu	A_00	6 000	248,93	3			
737800	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu	A_00	3 000	249,5			25 437	
737800	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu	A_01	3 000	187,18			3 671	
737800	DEFAULT	4	Vodorovný let při volnoběhu	A_05	3 000	174,66			5 209	
737800	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu	A_15	3 000	151,41	3			
737800	DEFAULT	6	Klesání	A_30	2 817	139,11	3			
737800	DEFAULT	7	Přistání	A_30				393,8		
737800	DEFAULT	8	Zpomalení	A_30		139			3 837,5	40
737800	DEFAULT	9	Zpomalení	A_30		30			0	10

▼M2

737D17	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
737D17	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	170,0	3,0			
737D17	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737D17	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737D17	DEFAULT	5	Přistání	D-30				286,6		
737D17	DEFAULT	6	Zpomalení			130,7			2 579,4	40,0
737D17	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
737N17	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N17	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N17	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737N17	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737N17	DEFAULT	5	Přistání	D-30				286,6		
737N17	DEFAULT	6	Zpomalení			130,7			2 579,4	40,0
737N17	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
737N9	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N9	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N9	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737N9	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737N9	DEFAULT	5	Přistání	D-30				255,6		

▼M2

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
737N9	DEFAULT	6	Zpomalení			124,8			2 300,4	40,0
737N9	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼M6

737MAX8	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu	A_00	6 000	249,2	3			
737MAX8	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu	A_00	3 000	249,7			24 557	
737MAX8	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu	A_01	3 000	188,5			4 678	
737MAX8	DEFAULT	4	Vodorovný let při volnoběhu	A_05	3 000	173,7			4 907	
737MAX8	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu	A_15	3 000	152	3			
737MAX8	DEFAULT	6	Klesání	A_30	2 817	139	3			
737MAX8	DEFAULT	7	Přistání	A_30				393,8		
737MAX8	DEFAULT	8	Zpomalení	A_30		139			3 837,5	40
737MAX8	DEFAULT	9	Zpomalení	A_30		30			0	10

▼M2

737QN	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737QN	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	170,0	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
737QN	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737QN	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737QN	DEFAULT	5	Přistání	D-30				255,6		
737QN	DEFAULT	6	Zpomalení			124,8			2 300,4	40,0
737QN	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
74710Q	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	160,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	3	Klesání	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	5	Přistání	D-30				462,6		
74710Q	DEFAULT	6	Zpomalení			136,6			4 163,4	10,0
74710Q	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
747200	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747200	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	160,0	3,0			
747200	DEFAULT	3	Klesání	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
747200	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
747200	DEFAULT	5	Přistání	D-30				462,6		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
747200	DEFAULT	6	Zpomalení			136,6			4 163,4	10,0
747200	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
74720A	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720A	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	163,7	3,0			
74720A	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	150,0	3,0			
74720A	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	143,7	3,0			
74720A	DEFAULT	5	Přistání	D-30				462,6		
74720A	DEFAULT	6	Zpomalení			136,3			4 163,4	10,0
74720A	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
74720B	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720B	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	171,9	3,0			
74720B	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	158,5	3,0			
74720B	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	151,9	3,0			
74720B	DEFAULT	5	Přistání	D-30				462,6		
74720B	DEFAULT	6	Zpomalení			144,1			4 163,4	10,0
74720B	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
747400	DEFAULT	1	Klesání	5	6 000,0	250,0	3,0			
747400	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	175,4	3,0			
747400	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	161,4	3,0			
747400	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	155,4	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
747400	DEFAULT	5	Přistání	D-30				533,6		
747400	DEFAULT	6	Zpomalení			147,5			4 802,4	10,0
747400	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
7478	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	278,8	3,0			
7478	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	279,5			30 000,0	
7478	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	218,3			10 000,0	
7478	DEFAULT	4	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	186,1			3 050,0	
7478	DEFAULT	5	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	174,6			4 500,0	
7478	DEFAULT	6	Vodorovný let	F_10	3 000,0	162,3			2 069,0	
7478	DEFAULT	7	Klesání	F_30	3 000,0	157,4	3,0			
7478	DEFAULT	8	Přistání	F_30				615,6		
7478	DEFAULT	9	Zpomalení			150,4			5 540,4	10,0
7478	DEFAULT	10	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
747SP	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747SP	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	160,0	3,0			
747SP	DEFAULT	3	Klesání	D-20	1 500,0	141,5	3,0			
747SP	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	132,4	3,0			
747SP	DEFAULT	5	Přistání	D-30				436,6		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
747SP	DEFAULT	6	Zpomalení			125,6			3 929,4	10,0
747SP	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
757PW	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757PW	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
757PW	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	136,5	3,0			
757PW	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	134,2	3,0			
757PW	DEFAULT	5	Přistání	D-30				335,7		
757PW	DEFAULT	6	Zpomalení			127,3			3 021,3	40,0
757PW	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
757RR	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757RR	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	160,0	3,0			
757RR	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	136,7	3,0			
757RR	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	134,7	3,0			
757RR	DEFAULT	5	Přistání	D-30				322,2		
757RR	DEFAULT	6	Zpomalení			127,8			2 899,8	40,0
757RR	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
767300	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767300	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	167,0	3,0			
767300	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	141,0	3,0			
767300	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	137,1	3,0			
767300	DEFAULT	5	Přistání	D-30				328,5		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
767300	DEFAULT	6	Zpomalení			130,1			2 956,5	10,0
767300	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
767CF6	DEFAULT	1	Klesání	1	6 000,0	250,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	168,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	5	Přistání	D-30				327,6		
767CF6	DEFAULT	6	Zpomalení			131,4			2 948,4	10,0
767CF6	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
767JT9	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	168,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	5	Přistání	D-30				331,6		
767JT9	DEFAULT	6	Zpomalení			131,4			2 984,4	10,0
767JT9	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
7773ER	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	249,9	3,0			
7773ER	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	249,9			20 776,0	
7773ER	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	210,6			10 088,0	
7773ER	DEFAULT	4	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	185,4			5 926,0	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
7773ER	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		3 000,0	170,4	3,0			
7773ER	DEFAULT	6	Klesání	F_30	2 700,0	147,8	3,0			
7773ER	DEFAULT	7	Přistání	F_30				427,1		
7773ER	DEFAULT	8	Zpomalení			140,8			3 843,5	10,0
7773ER	DEFAULT	9	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
7878R	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	249,0	3,0			
7878R	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	249,5			20 950,0	
7878R	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	214,3			10 000,0	
7878R	DEFAULT	4	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	178,9			5 000,0	
7878R	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		3 000,0	157,0	3,0			
7878R	DEFAULT	6	Klesání	FLAP30	2 725,0	142,3	3,0			
7878R	DEFAULT	7	Přistání	FLAP30				362,7		
7878R	DEFAULT	8	Zpomalení			135,3			3 264,3	10,0
7878R	DEFAULT	9	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A300-622R	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,3			
A300-622R	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			14 583,3	
A300-622R	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	210,9			7 398,3	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A300-622R	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	185,1	3,0			
A300-622R	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 417,0	175,9	3,0			
A300-622R	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		1 818,0	149,0	3,0			
A300-622R	DEFAULT	7	Klesání	FULL_D	1 615,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	50,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	9	Přistání	FULL_D				305,3		
A300-622R	DEFAULT	10	Zpomalení			130,5			2 747,8	10,0
A300-622R	DEFAULT	11	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A300B4-203	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	2	Klesání	1	3 000,0	158,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	148,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	4	Klesání	D-25	1 000,0	140,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	5	Přistání	D-25				387,6		
A300B4-203	DEFAULT	6	Zpomalení			132,8			3 488,4	40,0
A300B4-203	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A310-304	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,2			
A310-304	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			14 609,6	
A310-304	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	211,6			8 736,9	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A310-304	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	180,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 551,0	169,3	3,0			
A310-304	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 147,0	148,0	3,0			
A310-304	DEFAULT	7	Klesání	FULL_D	2 000,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	50,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	9	Přistání	FULL_D				302,9		
A310-304	DEFAULT	10	Zpomalení			131,6			2 726,6	10,0
A310-304	DEFAULT	11	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A319-131	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,1			
A319-131	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			19 940,9	
A319-131	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	197,5			4 813,0	
A319-131	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	181,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 610,0	167,7	3,0			
A319-131	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 114,0	138,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	7	Klesání	FULL_D	1 971,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	50,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	9	Přistání	FULL_D				152,3		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A319-131	DEFAULT	10	Zpomalení			122,3			1 370,6	40,0
A319-131	DEFAULT	11	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A320-211	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,5			
A320-211	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			16 811,0	
A320-211	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	201,1			5 547,9	
A320-211	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	182,2	3,0			
A320-211	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 614,0	173,7	3,0			
A320-211	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		1 942,0	141,0	3,0			
A320-211	DEFAULT	7	Klesání	FULL_D	1 823,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	50,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	9	Přistání	FULL_D				303,5		
A320-211	DEFAULT	10	Zpomalení			129,6			2 731,6	40,0
A320-211	DEFAULT	11	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A320-232	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	2,8			
A320-232	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			20 003,3	
A320-232	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	198,7			4 629,3	
A320-232	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	183,5	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A320-232	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 613,0	172,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 033,0	142,2	3,0			
A320-232	DEFAULT	7	Klesání	FULL_D	1 819,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	50,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	9	Přistání	FULL_D				311,0		
A320-232	DEFAULT	10	Zpomalení			130,8			2 799,4	40,0
A320-232	DEFAULT	11	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A321-232	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,1			
A321-232	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			14 717,8	
A321-232	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	211,2			6 135,2	
A321-232	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	191,6	3,0			
A321-232	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 530,0	175,2	3,0			
A321-232	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 133,0	149,8	3,0			
A321-232	DEFAULT	7	Klesání	FULL_D	2 003,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	50,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	9	Přistání	FULL_D				345,2		
A321-232	DEFAULT	10	Zpomalení			135,5			3 106,8	40,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A321-232	DEFAULT	11	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A330-301	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,1			
A330-301	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			19 547,2	
A330-301	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	200,9			10 029,5	
A330-301	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	166,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 547,0	154,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 292,0	140,5	3,0			
A330-301	DEFAULT	7	Klesání	FULL_D	2 144,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	50,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	9	Přistání	FULL_D				210,4		
A330-301	DEFAULT	10	Zpomalení			127,9			1 893,8	10,0
A330-301	DEFAULT	11	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A330-343	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	2,4			
A330-343	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			20 711,9	
A330-343	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	207,9			11 430,4	
A330-343	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	174,4	3,0			
A330-343	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 517,0	165,0	3,0			
A330-343	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 431,0	161,7	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A330-343	DEFAULT	7	Klesání při volnoběhu		2 113,0	146,6	3,0			
A330-343	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	1 938,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	9	Klesání	FULL_D	50,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	10	Přistání	FULL_D				378,0		
A330-343	DEFAULT	11	Zpomalení			132,5			3 402,6	10,0
A330-343	DEFAULT	12	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A340-211	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,3			
A340-211	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			14 038,7	
A340-211	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	212,7			10 866,1	
A340-211	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	175,6	3,0			
A340-211	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 471,0	160,3	3,0			
A340-211	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 336,0	153,8	3,0			
A340-211	DEFAULT	7	Klesání při volnoběhu		2 066,0	138,5	3,0			
A340-211	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	1 976,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	9	Klesání	FULL_D	50,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	10	Přistání	FULL_D				381,8		
A340-211	DEFAULT	11	Zpomalení			129,1			3 436,6	10,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A340-211	DEFAULT	12	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A340-642	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	2,8			
A340-642	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			15 853,0	
A340-642	DEFAULT	3	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	212,1			9 839,2	
A340-642	DEFAULT	4	Klesání při volnoběhu		3 000,0	188,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		2 333,0	178,1	3,0			
A340-642	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 191,0	173,2	3,0			
A340-642	DEFAULT	7	Klesání při volnoběhu		1 805,0	155,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	8	Klesání	FULL_D	1 650,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	9	Klesání	FULL_D	50,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	10	Přistání	FULL_D				280,7		
A340-642	DEFAULT	11	Zpomalení			144,8			2 526,5	10,0
A340-642	DEFAULT	12	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼**M6**

A350-941	DEFAUL-T1	1	Klesání při volnoběhu	A_ZERO	6 000	250	2,74			
A350-941	DEFAUL-T1	2	Vodorovný let při volnoběhu	A_ZERO	3 000	250			26 122	
A350-941	DEFAUL-T1	3	Vodorovný let při volnoběhu	A_1_U	3 000	188,6			6 397,6	

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A350-941	DEFAUL-T1	4	Klesání při volnoběhu	A_1_U	3 000	168,4	3			
A350-941	DEFAUL-T1	5	Klesání při volnoběhu	A_2_D	2 709	161,9	3			
A350-941	DEFAUL-T1	6	Klesání při volnoběhu	A_3_D	2 494	155,2	3			
A350-941	DEFAUL-T1	7	Klesání	A_FULL_D	2 180	137,5	3			
A350-941	DEFAUL-T1	8	Klesání	A_FULL_D	50	137,5	3			
A350-941	DEFAUL-T1	9	Přistání	A_FULL_D				556,1		
A350-941	DEFAUL-T1	10	Zpomalení	A_FULL_D		137,5			5 004,9	10
A350-941	DEFAUL-T1	11	Zpomalení	A_FULL_D		30			0	10
A350-941	DEFAUL-T2	1	Klesání při volnoběhu	A_ZERO	6 000	250	2,74			
A350-941	DEFAUL-T2	2	Vodorovný let při volnoběhu	A_ZERO	3 000	250			26 122	
A350-941	DEFAUL-T2	3	Vodorovný let	A_1_U	3 000	188,6			20 219,8	
A350-941	DEFAUL-T2	4	Vodorovný let při volnoběhu	A_1_U	3 000	188,6			6 049,9	
A350-941	DEFAUL-T2	5	Klesání při volnoběhu	A_1_U	3 000	168,3	3			
A350-941	DEFAUL-T2	6	Klesání při volnoběhu	A_2_D	2 709	161,8	3			
A350-941	DEFAUL-T2	7	Klesání	A_FULL_D	2 180	137,5	3			

▼M6

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A350-941	DEFAUL-T2	8	Klesání	A_FULL_D	50	137,5	3			
A350-941	DEFAUL-T2	9	Přistání	A_FULL_D				556,1		
A350-941	DEFAUL-T2	10	Zpomalení	A_FULL_D		137,5			5 004,9	10
A350-941	DEFAUL-T2	11	Zpomalení	A_FULL_D		30			0	10
ATR72	DEFAULT	1	Klesání	ZERO-A	6 000	238	3			
ATR72	DEFAULT	2	Vodorovný let – zpomalení	ZERO-A	3 000	238			17 085	
ATR72	DEFAULT	3	Vodorovný let – zpomalení	15-A-G	3 000	158,3			3 236	
ATR72	DEFAULT	4	Vodorovný let	15-A-G	3 000	139			3 521	
ATR72	DEFAULT	5	Vodorovný let	33-A-G	3 000	139			3 522	
ATR72	DEFAULT	6	Klesání – zpomalení	33-A-G	3 000	139	3			
ATR72	DEFAULT	7	Klesání	33-A-G	2 802	117,1	3			
ATR72	DEFAULT	8	Klesání	33-A-G	50	117,1	3			
ATR72	DEFAULT	9	Přistání	33-A-G				50		
ATR72	DEFAULT	10	Zpomalení	33-A-G		114,2			1 218	75,9
ATR72	DEFAULT	11	Zpomalení	33-A-G		30			0	5,7

▼M2

A380-841	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,0			
A380-841	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			18 044,6	
A380-841	DEFAULT	3	Vodorovný let	A_1+F	3 000,0				11 893,0	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
A380-841	DEFAULT	4	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	205,0			9 691,6	
A380-841	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		3 000,0	172,6	3,0			
A380-841	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 446,0	161,2	3,0			
A380-841	DEFAULT	7	Klesání	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	8	Klesání	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	9	Přistání	A_FULL				636,8		
A380-841	DEFAULT	10	Zpomalení			136,3			5 731,3	10,0
A380-841	DEFAULT	11	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
A380-861	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	2,7			
A380-861	DEFAULT	2	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	250,0			20 036,1	
A380-861	DEFAULT	3	Vodorovný let	A_1+F	3 000,0				11 896,0	
A380-861	DEFAULT	4	Vodorovný let při volnoběhu		3 000,0	205,0			10 213,0	
A380-861	DEFAULT	5	Klesání při volnoběhu		3 000,0	172,6	3,0			
A380-861	DEFAULT	6	Klesání při volnoběhu		2 445,0	161,2	3,0			
A380-861	DEFAULT	7	Klesání	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	8	Klesání	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	9	Přistání	A_FULL				636,8		
A380-861	DEFAULT	10	Zpomalení			136,3			5 731,3	10,0
A380-861	DEFAULT	11	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
BAC111	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAC111	DEFAULT	2	Klesání	INT1	3 000,0	153,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	3	Klesání	U-INT	1 500,0	143,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	4	Klesání	D-45	1 000,0	133,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	5	Přistání	D-45				305,0		
BAC111	DEFAULT	6	Zpomalení			126,5			2 745,0	40,0
BAC111	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
BAE146	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	2	Klesání	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	3	Klesání	D-24	1 500,0	166,5	3,0			
BAE146	DEFAULT	4	Klesání	D-33	1 000,0	123,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	5	Přistání	D-33				243,9		
BAE146	DEFAULT	6	Zpomalení			116,7			2 195,1	40,0
BAE146	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
BAE300	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	2	Klesání	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	3	Klesání	D-24	1 500,0	167,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	4	Klesání	D-33	1 000,0	124,4	3,0			
BAE300	DEFAULT	5	Přistání	D-33				261,0		
BAE300	DEFAULT	6	Zpomalení			118,0			2 349,0	40,0
BAE300	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
BEC58P	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
BEC58P	DEFAULT	2	Klesání	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	5	Přistání	D-30				188,8		
BEC58P	DEFAULT	6	Zpomalení			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_3DEG	1	Klesání	ZERO	6 000,0	130,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	2	Klesání	TO	3 000,0	119,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	3	Klesání	D-15	1 500,0	109,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	4	Klesání	D-30	1 000,0	99,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	5	Přistání	D-30				188,8		
BEC58P	STD_3DEG	6	Zpomalení			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_3DEG	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_5DEG	1	Klesání	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	2	Klesání	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	3	Klesání	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	4	Klesání	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	5	Přistání	D-30				188,8		
BEC58P	STD_5DEG	6	Zpomalení			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_5DEG	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CIT3	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CIT3	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	139,5	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
CIT3	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	129,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	119,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	5	Přistání	D-40				153,9		
CIT3	DEFAULT	6	Zpomalení			113,4			1 385,1	40,0
CIT3	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CL600	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL600	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	152,1	3,0			
CL600	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
CL600	DEFAULT	4	Klesání	D-45	1 000,0	132,1	3,0			
CL600	DEFAULT	5	Přistání	D-45				201,6		
CL600	DEFAULT	6	Zpomalení			125,3			1 814,4	40,0
CL600	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CL601	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL601	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	158,5	3,0			
CL601	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	148,5	3,0			
CL601	DEFAULT	4	Klesání	D-45	1 000,0	138,5	3,0			
CL601	DEFAULT	5	Přistání	D-45				224,1		
CL601	DEFAULT	6	Zpomalení			131,4			2 016,9	40,0
CL601	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA172	DEFAULT	1	Klesání	ZERO-D	6 000,0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	2	Klesání	ZERO-D	4 000,0	100,0	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
CNA172	DEFAULT	3	Klesání	ZERO-D	3 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	4	Klesání	10-D	1 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	5	Klesání	10-D	600,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	6	Klesání	10-D	500,0	70,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	7	Přistání	10-D				30,0		
CNA172	DEFAULT	8	Zpomalení			62,0			530,0	10,0
CNA172	DEFAULT	9	Zpomalení			10,0			0,0	10,0
CNA182	DEFAULT	1	Klesání	ZERO-A	6 000,0	110,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	2	Klesání	ZERO-A	4 000,0	90,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	3	Klesání	ZERO-A	2 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	4	Klesání	F10APP	1 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	5	Klesání	F30APP	500,0	65,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	6	Přistání	F30APP				30,0		
CNA182	DEFAULT	7	Zpomalení			65,0			560,0	10,0
CNA182	DEFAULT	8	Zpomalení			10,0			0,0	10,0
CNA208	DEFAULT	1	Klesání	ZERO-A	6 000,0	140,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	2	Klesání	ZERO-A	4 000,0	124,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	3	Klesání	ZERO-A	2 000,0	108,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	4	Klesání	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	5	Klesání	F30APP	500,0	80,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	6	Přistání	F30APP				100,0		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
CNA208	DEFAULT	7	Zpomalení			78,0			815,0	10,0
CNA208	DEFAULT	8	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA441	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
CNA441	DEFAULT	2	Klesání	TO	3 000,0	113,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	103,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	4	Klesání	D-L	1 000,0	93,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	5	Přistání	D-L				79,1		
CNA441	DEFAULT	6	Zpomalení			89,1			711,9	40,0
CNA441	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA500	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA500	DEFAULT	2	Klesání	1	3 000,0	131,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	121,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	111,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	5	Přistání	D-35				179,1		
CNA500	DEFAULT	6	Zpomalení			105,6			1 611,9	40,0
CNA500	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA510	DEFAULT	1	Klesání	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	2	Klesání	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	3	Klesání	A_15	1 500,0	91,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	4	Klesání	A_35	1 000,0	85,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	5	Přistání	A_35				175,5		
CNA510	DEFAULT	6	Zpomalení			78,1			1 579,5	40,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
CNA510	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA525C	DEFAULT	1	Klesání	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	2	Klesání	ZERO_C	3 000,0	130,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	3	Klesání	A_15	1 500,0	119,7	3,0			
CNA525C	DEFAULT	4	Klesání	A_35	1 000,0	111,8	3,0			
CNA525C	DEFAULT	5	Přistání	A_35				200,0		
CNA525C	DEFAULT	6	Zpomalení			115,0			1 500,0	40,0
CNA525C	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA55B	DEFAULT	1	Klesání	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	2	Klesání	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	3	Klesání	A_15	1 500,0	111,8	3,0			
CNA55B	DEFAULT	4	Klesání	A_35	1 000,0	105,3	3,0			
CNA55B	DEFAULT	5	Přistání	A_35				175,5		
CNA55B	DEFAULT	6	Zpomalení			100,0			1 580,0	40,0
CNA55B	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA560E	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560E	DEFAULT	2	Klesání	15 U	3 000,0	107,5	3,0			
CNA560E	DEFAULT	3	Klesání	35 D	1 500,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	4	Klesání	35 D	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	5	Přistání	35 D				200,0		
CNA560E	DEFAULT	6	Zpomalení			100,0			1 000,0	60,0
CNA560E	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
CNA560U	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	2	Klesání	7	3 000,0	120,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	3	Klesání	D 15	1 500,0	110,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	4	Klesání	D 35	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560U	DEFAULT	5	Přistání	D 35				175,0		
CNA560U	DEFAULT	6	Zpomalení			93,0			1 385,1	60,0
CNA560U	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA560XL	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	2	Klesání	ZERO	3 000,0	132,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	3	Klesání	D 15U	1 500,0	122,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	4	Klesání	D 35D	1 000,0	112,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	5	Přistání	D 35D				500,0		
CNA560XL	DEFAULT	6	Zpomalení			108,0			2 700,0	60,0
CNA560XL	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA680	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	2	Klesání	ZERO	3 000,0	160,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	3	Klesání	15 GU	1 500,0	112,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	4	Klesání	35 GD	1 000,0	105,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	5	Přistání	35 GD				200,0		
CNA680	DEFAULT	6	Zpomalení			100,0			1 580,0	60,0
CNA680	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
CNA750	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	DEFAULT	2	Klesání	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	DEFAULT	3	Klesání	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	4	Klesání	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	5	Přistání	35_GD				200,0		
CNA750	DEFAULT	6	Zpomalení			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_15	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_15	2	Klesání	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_15	3	Klesání	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	4	Klesání	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	5	Přistání	35_GD				200,0		
CNA750	FLAP_15	6	Zpomalení			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_15	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_5	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_5	2	Klesání	5_GU	3 000,0	135,2	3,0			
CNA750	FLAP_5	3	Klesání	15_GD	1 500,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	4	Klesání	15_GD	1 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	5	Přistání	15_GD				200,0		
CNA750	FLAP_5	6	Zpomalení			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_5	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CONCRD	DEFAULT	1	Klesání	CL1	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
CONCRD	DEFAULT	2	Klesání	ZERO	3 000,0	194,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	3	Klesání	U-L	1 500,0	184,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	4	Klesání	D-L	1 000,0	164,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	5	Přistání	D-L				858,6		
CONCRD	DEFAULT	6	Zpomalení			155,5			7 727,4	40,0
CONCRD	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	Klesání	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	Klesání	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	Klesání	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	Přistání	D-45				415,8		
CRJ9-ER	DEFAULT	6	Zpomalení			143,0			2 528,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	Klesání	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	Klesání	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	Klesání	D-45	1 000,0	141,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	Přistání	D-45				424,7		
CRJ9-LR	DEFAULT	6	Zpomalení			144,0			2 577,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
CVR580	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
CVR580	DEFAULT	2	Klesání	INTR	3 000,0	146,3	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
CVR580	DEFAULT	3	Klesání	D-28	1 500,0	112,4	3,0			
CVR580	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	106,3	3,0			
CVR580	DEFAULT	5	Přistání	D-40				287,6		
CVR580	DEFAULT	6	Zpomalení			100,9			2 588,4	40,0
CVR580	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC1010	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1010	DEFAULT	2	Klesání	INT	3 000,0	163,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	3	Klesání	U-35	1 500,0	153,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	143,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	5	Přistání	D-35				428,4		
DC1010	DEFAULT	6	Zpomalení			136,3			3 855,6	10,0
DC1010	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC1030	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1030	DEFAULT	2	Klesání	INT2	3 000,0	172,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	3	Klesání	U-20	1 500,0	162,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	152,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	5	Přistání	D-35				392,2		
DC1030	DEFAULT	6	Zpomalení			144,8			3 529,8	10,0
DC1030	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC1040	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1040	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	173,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	3	Klesání	U-35	1 500,0	163,5	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
DC1040	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	153,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	5	Přistání	D-35				446,4		
DC1040	DEFAULT	6	Zpomalení			145,6			4 017,6	10,0
DC1040	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC3	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	140,0	3,0			
DC3	DEFAULT	2	Klesání	TO	3 000,0	109,0	3,0			
DC3	DEFAULT	3	Klesání	U-INT	1 500,0	99,0	3,0			
DC3	DEFAULT	4	Klesání	D-45	1 000,0	88,9	3,0			
DC3	DEFAULT	5	Přistání	D-45				104,6		
DC3	DEFAULT	6	Zpomalení			84,3			941,4	34,3
DC3	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC6	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DC6	DEFAULT	2	Klesání	TO	3 000,0	106,1	3,0			
DC6	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	96,1	3,0			
DC6	DEFAULT	4	Klesání	D-L	1 000,0	86,1	3,0			
DC6	DEFAULT	5	Přistání	D-L				175,5		
DC6	DEFAULT	6	Zpomalení			81,7			1 579,5	40,0
DC6	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC850	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC850	DEFAULT	2	Klesání	INT	3 000,0	165,6	3,0			
DC850	DEFAULT	3	Klesání	D-35	1 500,0	152,7	3,0			
DC850	DEFAULT	4	Klesání	D-50	1 000,0	145,6	3,0			
DC850	DEFAULT	5	Přistání	D-50				390,6		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
DC850	DEFAULT	6	Zpomalení			138,1			3 515,4	40,0
DC850	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC860	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC860	DEFAULT	2	Klesání	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC860	DEFAULT	3	Klesání	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC860	DEFAULT	4	Klesání	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC860	DEFAULT	5	Přistání	D-50				382,5		
DC860	DEFAULT	6	Zpomalení			143,7			3 442,5	40,0
DC860	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC870	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC870	DEFAULT	2	Klesání	INT	3 000,0	166,7	3,0			
DC870	DEFAULT	3	Klesání	D-35	1 500,0	150,8	3,0			
DC870	DEFAULT	4	Klesání	D-50	1 000,0	146,7	3,0			
DC870	DEFAULT	5	Přistání	D-50				489,6		
DC870	DEFAULT	6	Zpomalení			139,2			4 406,4	40,0
DC870	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC8QN	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC8QN	DEFAULT	2	Klesání	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	3	Klesání	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC8QN	DEFAULT	4	Klesání	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	5	Přistání	D-50				382,5		
DC8QN	DEFAULT	6	Zpomalení			143,7			3 442,5	40,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
DC8QN	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC910	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC910	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC910	DEFAULT	3	Klesání	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC910	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC910	DEFAULT	5	Přistání	D-35				357,3		
DC910	DEFAULT	6	Zpomalení			123,5			3 215,7	40,0
DC910	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC930	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC930	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC930	DEFAULT	3	Klesání	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC930	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC930	DEFAULT	5	Přistání	D-35				325,8		
DC930	DEFAULT	6	Zpomalení			135,2			2 932,2	40,0
DC930	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC93LW	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC93LW	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	3	Klesání	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	5	Přistání	D-35				325,8		
DC93LW	DEFAULT	6	Zpomalení			135,2			2 932,2	40,0
DC93LW	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
DC950	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC950	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC950	DEFAULT	3	Klesání	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC950	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC950	DEFAULT	5	Přistání	D-35				343,8		
DC950	DEFAULT	6	Zpomalení			139,7			3 094,2	40,0
DC950	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC95HW	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC95HW	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	3	Klesání	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	5	Přistání	D-35				343,8		
DC95HW	DEFAULT	6	Zpomalení			139,7			3 094,2	40,0
DC95HW	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC9Q7	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	3	Klesání	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	5	Přistání	D-35				357,3		
DC9Q7	DEFAULT	6	Zpomalení			123,5			3 215,7	40,0
DC9Q7	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DC9Q9	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	162,5	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
DC9Q9	DEFAULT	3	Klesání	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	5	Přistání	D-35				325,8		
DC9Q9	DEFAULT	6	Zpomalení			135,2			2 932,2	40,0
DC9Q9	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DHC6	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6	DEFAULT	2	Klesání	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	4	Klesání	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	5	Přistání	D-L				39,6		
DHC6	DEFAULT	6	Zpomalení			57,6			356,4	40,0
DHC6	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DHC6QP	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	2	Klesání	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	4	Klesání	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	5	Přistání	D-L				39,6		
DHC6QP	DEFAULT	6	Zpomalení			57,6			356,4	40,0
DHC6QP	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DHC7	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DHC7	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	116,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	106,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	4	Klesání	D-25	1 000,0	96,2	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
DHC7	DEFAULT	5	Přistání	D-25				98,1		
DHC7	DEFAULT	6	Zpomalení			91,3			882,9	40,0
DHC7	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DHC8	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	165,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	109,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	96,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	89,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	5	Přistání	D-35				174,6		
DHC8	DEFAULT	6	Zpomalení			84,4			1 571,4	24,6
DHC8	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	4,1
DHC830	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	179,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	128,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	116,9	3,0			
DHC830	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	108,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	5	Přistání	D-35				219,6		
DHC830	DEFAULT	6	Zpomalení			102,5			1 976,4	26,1
DHC830	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	4,4
DO228	DEFAULT	1	Klesání	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO228	DEFAULT	2	Klesání	ZERO-A	4 000,0	160,0	3,0			
DO228	DEFAULT	3	Klesání	ZERO-A	2 000,0	120,0	3,0			
DO228	DEFAULT	4	Klesání	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
DO228	DEFAULT	5	Klesání	F30APP	50,0	88,0	3,0			
DO228	DEFAULT	6	Přistání	F30APP				100,0		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
DO228	DEFAULT	7	Zpomalení			80,0			1 320,9	10,0
DO228	DEFAULT	8	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
DO328	DEFAULT	1	Klesání	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO328	DEFAULT	2	Klesání	ZERO-A	4 000,0	175,0	3,0			
DO328	DEFAULT	3	Klesání	ZERO-A	2 000,0	150,0	3,0			
DO328	DEFAULT	4	Klesání	F32APP	1 000,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	5	Klesání	F32APP	500,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	6	Přistání	F32APP				50,0		
DO328	DEFAULT	7	Zpomalení			109,0			2 216,0	10,0
DO328	DEFAULT	8	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
ECLIPSE5-00	DEFAULT	1	Klesání	A_T_DN	6 000,0	170,0	3,0			
ECLIPSE5-00	DEFAULT	2	Klesání	A_T_DN	5 000,0	160,0	3,0			
ECLIPSE5-00	DEFAULT	3	Klesání	A_A_DN	3 000,0	100,4	3,0			
ECLIPSE5-00	DEFAULT	4	Klesání	A_A_DN	2 000,0	100,4	3,0			
ECLIPSE5-00	DEFAULT	5	Klesání	A_A_DN	1 000,0	100,4	3,0			
ECLIPSE5-00	DEFAULT	6	Klesání	A_A_DN	100,0	90,4	3,0			
ECLIPSE5-00	DEFAULT	7	Přistání	A_A_DN				144,0		
ECLIPSE5-00	DEFAULT	8	Zpomalení			70,0			1 291,0	10,0
ECLIPSE5-00	DEFAULT	9	Zpomalení			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
EMB120	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	141,5	3,0			
EMB120	DEFAULT	2	Klesání	15	3 000,0	132,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	127,4	3,0			
EMB120	DEFAULT	4	Klesání	D-45	1 000,0	119,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	5	Přistání	D-45				95,0		
EMB120	DEFAULT	6	Zpomalení			116,1			855,0	40,0
EMB120	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
EMB145	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	2	Klesání	D-22	3 000,0	150,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	3	Klesání	D-45	1 500,0	140,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	4	Klesání	D-45	1 000,0	134,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	5	Přistání	D-45				285,5		
EMB145	DEFAULT	6	Zpomalení			130,0			2 569,5	40,0
EMB145	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
EMB14L	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	2	Klesání	D-22	1 500,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	3	Klesání	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	4	Klesání	D-45	500,0	138,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	5	Přistání	D-45				285,5		
EMB14L	DEFAULT	6	Zpomalení			132,0			2 569,5	40,0
EMB14L	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
EMB170	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	2	Klesání při volnoběhu		3 000,0	180,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	3	Klesání při volnoběhu		2 000,0	140,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	4	Klesání	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	5	Přistání	FULL				267,2		
EMB170	DEFAULT	6	Zpomalení			120,0			2 405,0	40,0
EMB170	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
EMB175	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	2	Klesání při volnoběhu		3 000,0	180,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	3	Klesání při volnoběhu		2 000,0	140,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	4	Klesání	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	5	Přistání	FULL				276,3		
EMB175	DEFAULT	6	Zpomalení			120,0			2 487,0	40,0
EMB175	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
EMB190	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	2	Klesání při volnoběhu		3 000,0	180,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	3	Klesání při volnoběhu		2 000,0	140,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	4	Klesání	FULL	1 500,0	130,0	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
EMB190	DEFAULT	5	Přistání	FULL				271,9		
EMB190	DEFAULT	6	Zpomalení			120,0			2 447,0	40,0
EMB190	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
EMB195	DEFAULT	1	Klesání při volnoběhu		6 000,0	250,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	2	Klesání při volnoběhu		3 000,0	180,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	3	Klesání při volnoběhu		2 000,0	140,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	4	Klesání	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	5	Přistání	FULL				281,1		
EMB195	DEFAULT	6	Zpomalení			120,0			2 530,0	40,0
EMB195	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
F10062	DEFAULT	1	Klesání	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10062	DEFAULT	2	Klesání	INT2	3 000,0	161,3	3,0			
F10062	DEFAULT	3	Klesání	U-INT	1 500,0	141,3	3,0			
F10062	DEFAULT	4	Klesání	D-42	1 000,0	131,3	3,0			
F10062	DEFAULT	5	Přistání	D-42				315,0		
F10062	DEFAULT	6	Zpomalení			124,5			2 835,0	40,0
F10062	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
F10065	DEFAULT	1	Klesání	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10065	DEFAULT	2	Klesání	INT2	3 000,0	163,1	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
F10065	DEFAULT	3	Klesání	U-INT	1 500,0	143,1	3,0			
F10065	DEFAULT	4	Klesání	D-42	1 000,0	133,1	3,0			
F10065	DEFAULT	5	Přistání	D-42				328,0		
F10065	DEFAULT	6	Zpomalení			126,3			2 952,0	40,0
F10065	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
F28MK2	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK2	DEFAULT	2	Klesání	INT2	3 000,0	152,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	3	Klesání	U-INTR	1 500,0	132,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	4	Klesání	D-42	1 000,0	122,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	5	Přistání	D-42				223,2		
F28MK2	DEFAULT	6	Zpomalení			116,6			2 008,8	40,0
F28MK2	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
F28MK4	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK4	DEFAULT	2	Klesání	INT2	3 000,0	153,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	3	Klesání	U-INTR	1 500,0	133,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	4	Klesání	D-42	1 000,0	123,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	5	Přistání	D-42				223,7		
F28MK4	DEFAULT	6	Zpomalení			117,2			2 013,3	40,0
F28MK4	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
FAL20	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
FAL20	DEFAULT	2	Klesání	INTR	3 000,0	142,2	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
FAL20	DEFAULT	3	Klesání	D-25	1 500,0	126,1	3,0			
FAL20	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	124,2	3,0			
FAL20	DEFAULT	5	Přistání	D-40				128,7		
FAL20	DEFAULT	6	Zpomalení			117,9			1 158,3	40,0
FAL20	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
GII	DEFAULT	1	Klesání	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GII	DEFAULT	2	Klesání	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GII	DEFAULT	3	Klesání	L-20-D	1 500,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	4	Klesání	L-20-D	1 000,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	5	Klesání	L-39-D	200,0	143,6	3,0			
GII	DEFAULT	6	Přistání	L-39-D				790,0		
GII	DEFAULT	7	Zpomalení			117,0			760,0	40,0
GII	DEFAULT	8	Zpomalení			20,0			0,0	10,0
GIIB	DEFAULT	1	Klesání	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	2	Klesání	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	3	Klesání	L-20-D	1 500,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	4	Klesání	L-20-D	1 000,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	5	Klesání	L-39-D	200,0	139,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	6	Přistání	L-39-D				790,0		
GIIB	DEFAULT	7	Zpomalení			113,0			760,0	40,0
GIIB	DEFAULT	8	Zpomalení			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
GIV	DEFAULT	1	Klesání	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GIV	DEFAULT	2	Klesání	L-0-U	3 000,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	3	Klesání	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	4	Klesání	L-39-D	1 000,0	151,5	3,0			
GIV	DEFAULT	5	Přistání	L-39-D				298,0		
GIV	DEFAULT	6	Zpomalení			80,0			982,0	40,0
GIV	DEFAULT	7	Zpomalení			20,0			0,0	4,0
GV	DEFAULT	1	Klesání	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GV	DEFAULT	2	Klesání	L-20-U	3 000,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	3	Klesání	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	4	Klesání	L-39-D	1 000,0	137,8	3,0			
GV	DEFAULT	5	Přistání	L-39-D				300,0		
GV	DEFAULT	6	Zpomalení			107,0			1 157,0	40,0
GV	DEFAULT	7	Zpomalení			20,0			0,0	4,6
HS748A	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
HS748A	DEFAULT	2	Klesání	INTR	3 000,0	110,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	100,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	90,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	5	Přistání	D-30				207,0		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
HS748A	DEFAULT	6	Zpomalení			85,5			1 863,0	40,0
HS748A	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
IA1125	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
IA1125	DEFAULT	2	Klesání	INTR	3 000,0	152,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	132,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	5	Přistání	D-40				236,6		
IA1125	DEFAULT	6	Zpomalení			125,3			2 129,4	40,0
IA1125	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
L1011	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L1011	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	160,5	3,0			
L1011	DEFAULT	3	Klesání	D-33	1 500,0	162,9	3,0			
L1011	DEFAULT	4	Klesání	D-42	1 000,0	145,5	3,0			
L1011	DEFAULT	5	Přistání	D-42				417,0		
L1011	DEFAULT	6	Zpomalení			138,1			3 753,0	10,0
L1011	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
L10115	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L10115	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	162,4	3,0			
L10115	DEFAULT	3	Klesání	D-33	1 500,0	151,2	3,0			
L10115	DEFAULT	4	Klesání	D-42	1 000,0	147,4	3,0			
L10115	DEFAULT	5	Přistání	D-42				516,6		

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
L10115	DEFAULT	6	Zpomalení			139,8			4 649,4	10,0
L10115	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
L188	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
L188	DEFAULT	2	Klesání	INTR	3 000,0	147,5	3,0			
L188	DEFAULT	3	Klesání	D-78-%	1 500,0	135,6	3,0			
L188	DEFAULT	4	Klesání	D-100	1 000,0	129,8	3,0			
L188	DEFAULT	5	Přistání	D-100				351,0		
L188	DEFAULT	6	Zpomalení			123,1			3 159,0	40,0
L188	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
LEAR25	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR25	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	161,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	151,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	141,7	3,0			
LEAR25	DEFAULT	5	Přistání	D-40				140,4		
LEAR25	DEFAULT	6	Zpomalení			134,4			1 263,6	40,0
LEAR25	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
LEAR35	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR35	DEFAULT	2	Klesání	10	3 000,0	144,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	134,5	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
LEAR35	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	127,8	3,0			
LEAR35	DEFAULT	5	Přistání	D-40				181,4		
LEAR35	DEFAULT	6	Zpomalení			121,2			1 632,6	40,0
LEAR35	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
MD9025	DEFAULT	1	Klesání	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	2	Klesání	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	3	Klesání	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9025	DEFAULT	5	Přistání	D-40				346,0		
MD9025	DEFAULT	6	Zpomalení			130,0			2 100,0	40,0
MD9025	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	9,6
MD9028	DEFAULT	1	Klesání	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	2	Klesání	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	3	Klesání	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	4	Klesání	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9028	DEFAULT	5	Přistání	D-40				346,0		
MD9028	DEFAULT	6	Zpomalení			130,0			2 100,0	40,0
MD9028	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	8,6

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
MU3001	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
MU3001	DEFAULT	2	Klesání	1	3 000,0	133,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	123,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	4	Klesání	D-30	1 000,0	117,1	3,0			
MU3001	DEFAULT	5	Přistání	D-30				156,6		
MU3001	DEFAULT	6	Zpomalení			111,1			1 409,4	40,0
MU3001	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
PA30	DEFAULT	1	Klesání	ZERO-A	6 000,0	120,0	3,0			
PA30	DEFAULT	2	Klesání	27-A	3 000,0	109,0	3,0			
PA30	DEFAULT	3	Klesání	27-A	1 500,0	96,0	3,0			
PA30	DEFAULT	4	Klesání	27-A	1 000,0	87,0	3,0			
PA30	DEFAULT	5	Přistání	27-A				53,5		
PA30	DEFAULT	6	Zpomalení			70,0			481,1	10,0
PA30	DEFAULT	7	Zpomalení			10,0			0,0	10,0
PA42	DEFAULT	1	Klesání	ZERO-A	6 000,0	151,0	3,0			
PA42	DEFAULT	2	Klesání	ZERO-A	4 000,0	135,0	3,0			
PA42	DEFAULT	3	Klesání	ZERO-A	2 000,0	119,0	3,0			
PA42	DEFAULT	4	Klesání	30-DN	1 000,0	111,0	3,0			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Číslo kroku	Druh kroku	ID klapky	Počáteční nadmořská výška (ft)	Počáteční kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Úhel klesání (ve stupních)	Dojezd po dosednutí (ft)	Vzdálenost (ft)	Počáteční tah (% max. tahu)
PA42	DEFAULT	5	Klesání	30-DN	50,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	6	Přistání	30-DN				100,0		
PA42	DEFAULT	7	Zpomalení			111,0			2 245,9	10,0
PA42	DEFAULT	8	Zpomalení			10,0			0,0	10,0
SD330	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SD330	DEFAULT	2	Klesání	INTR	3 000,0	120,2	3,0			
SD330	DEFAULT	3	Klesání	D-15	1 500,0	106,5	3,0			
SD330	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	100,2	3,0			
SD330	DEFAULT	5	Přistání	D-35				233,1		
SD330	DEFAULT	6	Zpomalení			95,1			2 097,9	40,0
SD330	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0
SF340	DEFAULT	1	Klesání	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SF340	DEFAULT	2	Klesání	5	3 000,0	136,9	3,0			
SF340	DEFAULT	3	Klesání	D-INTR	1 500,0	126,9	3,0			
SF340	DEFAULT	4	Klesání	D-35	1 000,0	116,9	3,0			
SF340	DEFAULT	5	Přistání	D-35				216,9		
SF340	DEFAULT	6	Zpomalení			110,9			1 952,1	40,0
SF340	DEFAULT	7	Zpomalení			30,0			0,0	10,0

▼M2

Tabulka I-4 (část 1)

Standardní procedurální kroky při odletu

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
1900D	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	17-D				
1900D	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	17-D	400			
1900D	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	17-D		2 750	128	
1900D	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO-D		2 950	138	
1900D	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	10 000			
1900D	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	17-D				
1900D	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	17-D	400			
1900D	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	17-D		2 400	128	
1900D	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO-D		2 650	138	
1900D	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	10 000			
707320	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707320	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707320	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		2 047	175	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
707320	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	195	
707320	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707320	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707320	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 905	179	
707320	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	199	
707320	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707320	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707320	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 793	183	
707320	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	203	
707320	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
707320	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707320	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707320	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 624	189	
707320	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	209	
707320	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707320	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707320	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 430	197	
707320	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	217	
707320	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707320	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707320	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 259	205	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
707320	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		800	225	
707320	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707320	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707320	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 151	209	
707320	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		800	229	
707320	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707QN	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707QN	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		2 047	175	
707QN	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	195	
707QN	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
707QN	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707QN	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707QN	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 905	179	
707QN	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	199	
707QN	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707QN	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707QN	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 793	183	
707QN	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	203	
707QN	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707QN	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
707QN	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 624	189	
707QN	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	209	
707QN	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707QN	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707QN	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 430	197	
707QN	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	217	
707QN	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707QN	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707QN	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 259	205	
707QN	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		800	225	
707QN	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
707QN	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	14				
707QN	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	14	1 000			
707QN	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	14		1 151	209	
707QN	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		800	229	
707QN	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
717200	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 296,4	250	
717200	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 298	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
717200	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 229,1	250	
717200	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 165,9	250	
717200	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	5	3	Stoupání	MaxStoupání	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 142,6	250	
717200	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
717200	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	6	3	Stoupání	MaxStoupání	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 098,3	250	
717200	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 100			
717200	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_13A		2 137,1	186,2	
717200	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_13A		2 003,2	185	
717200	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 000	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
717200	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_13A		1 874,4	183,8	
717200	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_13A		1 756,2	182,7	
717200	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_13A		1 705,9	192,7	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
717200	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_13A				
717200	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_13A		1 540,3	191,2	
717200	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00B	10 000			
720B	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
720B	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	20	1 000			
720B	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	20		2 632	175	
720B	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	195	
720B	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
720B	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
720B	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	20	1 000			
720B	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	20		2 470	179	
720B	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	199	
720B	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
720B	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	20	1 000			
720B	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	20		2 323	183	
720B	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	203	
720B	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
720B	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	20	1 000			
720B	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	20		2 125	189	
720B	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	209	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
720B	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
720B	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	20	1 000			
720B	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	20		2 005	193	
720B	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	213	
720B	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727100	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727100	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 342	160	
727100	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 342	190	
727100	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727100	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727100	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727100	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 265	160	
727100	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 265	190	
727100	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727100	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727100	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 192	165	
727100	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 192	195	
727100	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	205	
727100	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727100	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727100	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727100	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 115	170	
727100	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 115	200	
727100	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727100	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727D15	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727D15	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 363	170	
727D15	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 363	200	
727D15	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727D15	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727D15	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 281	170	
727D15	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 281	200	
727D15	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727D15	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727D15	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 177	175	
727D15	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 177	205	
727D15	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	215	
727D15	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727D15	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727D15	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 057	180	
727D15	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 057	210	
727D15	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727D15	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727D15	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	2		941	210	
727D15	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727D17	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727D17	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 465	170	
727D17	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 465	200	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727D17	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727D17	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727D17	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727D17	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 340	175	
727D17	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 340	205	
727D17	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	215	
727D17	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727D17	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727D17	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 236	180	
727D17	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 236	210	
727D17	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727D17	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727D17	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727D17	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 158	180	
727D17	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 158	210	
727D17	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	
727D17	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727EM1	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 342	160	
727EM1	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 342	190	
727EM1	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727EM1	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727EM1	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 265	160	
727EM1	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 265	190	
727EM1	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727EM1	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 192	165	
727EM1	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 192	195	
727EM1	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	205	
727EM1	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727EM1	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727EM1	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 115	170	
727EM1	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 115	200	
727EM1	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727EM1	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727EM2	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 363	170	
727EM2	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 363	200	
727EM2	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727EM2	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727EM2	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 281	170	
727EM2	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 281	200	
727EM2	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727EM2	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 177	175	
727EM2	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 177	205	
727EM2	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	215	
727EM2	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727EM2	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 057	180	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727EM2	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 057	210	
727EM2	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727EM2	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	2		941	210	
727EM2	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q15	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 363	170	
727Q15	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 363	200	
727Q15	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727Q15	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q15	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 281	170	
727Q15	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 281	200	
727Q15	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q15	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 177	175	
727Q15	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 177	205	
727Q15	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	215	
727Q15	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727Q15	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q15	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 057	180	
727Q15	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 057	210	
727Q15	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q15	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	2		941	210	
727Q15	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q7	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 342	160	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727Q7	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 342	190	
727Q7	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q7	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 265	160	
727Q7	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 265	190	
727Q7	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q7	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 192	165	
727Q7	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 192	195	
727Q7	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	205	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727Q7	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q7	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 115	170	
727Q7	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 115	200	
727Q7	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727Q7	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q9	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 539	170	
727Q9	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 539	200	
727Q9	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727Q9	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q9	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 390	170	
727Q9	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 390	200	
727Q9	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q9	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 255	180	
727Q9	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 255	210	
727Q9	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727Q9	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727Q9	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	2		855	210	
727Q9	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727QF	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727QF	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 000	175	
727QF	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxContinuous	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxContinuous	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727QF	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727QF	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 000	180	
727QF	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxContinuous	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxContinuous	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
727QF	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727QF	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 000	184	
727QF	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxContinuous	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxContinuous	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
727QF	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
727QF	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 000	189	
727QF	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxContinuous	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxContinuous	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 090	146	
737	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 568	171	
737	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 014	149	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 511	174	
737	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 851	154	
737	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 388	179	
737	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 685	160	
737	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 264	185	
737	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737300	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 483,4	187,9	
737300	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 684,6	205,5	
737300	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 815,6	220,5	
737300	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 892,6	250	
737300	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737300	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 398,8	189,2	
737300	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 579,3	204,5	
737300	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 700,5	220,5	
737300	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 774,1	250	
737300	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737300	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737300	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 311,5	190,8	
737300	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 487,2	213,2	
737300	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 609,4	220,5	
737300	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 657,6	250	
737300	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737300	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 154,7	194,6	
737300	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 295,8	211,5	
737300	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 391,6	220,5	
737300	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 444,8	250	
737300	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737300	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737300	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 413,5	184,9	
737300	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 601,4	203,9	
737300	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 821,6	250	
737300	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737300	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737300	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 332,5	186,4	
737300	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 497,1	203	
737300	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 705,6	250	
737300	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737300	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737300	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 247,9	188,2	
737300	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 415,3	211,7	
737300	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 609,9	250	
737300	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737300	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737300	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737300	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 093,3	192,2	
737300	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 223,7	210,2	
737300	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 399,1	250	
737300	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737300	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 560,7	189,3	
737300	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 765,5	206,2	
737300	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 897	220,5	
737300	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 892,6	250	
737300	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737300	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 468,7	190,5	
737300	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 652,2	205,8	
737300	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 773,2	220,5	
737300	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 773,3	250	
737300	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737300	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 380,4	192,1	
737300	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 557,4	213,8	
737300	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 688,1	220,5	
737300	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 657,6	250	
737300	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737300	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737300	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 217,8	195,7	
737300	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 361,4	212	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737300	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 457,6	220,5	
737300	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 444,8	250	
737300	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 671,2	191,9	
7373B2	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 900	209,1	
7373B2	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 058,2	250	
7373B2	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 575,5	192,6	
7373B2	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 786	208,8	
7373B2	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 934,6	250	
7373B2	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7373B2	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 483,2	194	
7373B2	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 675,9	215,3	
7373B2	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 828,7	250	
7373B2	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 314,1	197,8	
7373B2	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 478,4	213,5	
7373B2	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 597,8	250	
7373B2	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	M	1	Vzlet	MaxVzlet	5				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7373B2	DEFAULT	M	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	M	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 214,7	200,6	
7373B2	DEFAULT	M	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 372,5	222,3	
7373B2	DEFAULT	M	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	M	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 493,4	250	
7373B2	DEFAULT	M	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	M	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	M	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 607,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 827,6	206	
7373B2	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 030,2	250	
7373B2	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 507,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 703,4	206	
7373B2	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 909,1	250	
7373B2	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7373B2	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 417,2	191,3	
7373B2	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 604,3	213,7	
7373B2	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 807,6	250	
7373B2	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 255,2	195,4	
7373B2	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 411,8	212,1	
7373B2	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 576,8	250	
7373B2	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	M	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	ICAO_A	M	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	M	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	M	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 163,2	198,2	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7373B2	ICAO_A	M	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 309,7	220,9	
7373B2	ICAO_A	M	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 469,1	250	
7373B2	ICAO_A	M	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	M	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	M	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 881	195,6	
7373B2	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 138,5	214,5	
7373B2	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 075,4	250	
7373B2	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 774,2	196,2	
7373B2	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 009,3	214	
7373B2	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 950,7	250	
7373B2	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7373B2	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 674,8	197,4	
7373B2	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 895,7	217	
7373B2	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 835,6	250	
7373B2	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 494,5	200,9	
7373B2	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 672,5	215,5	
7373B2	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 606,9	250	
7373B2	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	M	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
7373B2	ICAO_B	M	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	M	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 387,7	203,4	
7373B2	ICAO_B	M	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 557,1	223,7	
7373B2	ICAO_B	M	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	M	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 493,2	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7373B2	ICAO_B	M	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	M	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	M	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M6

737MAX8	DEFAULT	1	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	DEFAULT	1	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	DEFAULT	1	3	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 336	174	
737MAX8	DEFAULT	1	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 799	205	
737MAX8	DEFAULT	1	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	DEFAULT	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 681	250	
737MAX8	DEFAULT	1	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	DEFAULT	1	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	DEFAULT	1	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	DEFAULT	2	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	DEFAULT	2	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	DEFAULT	2	3	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 284	176	
737MAX8	DEFAULT	2	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 651	208	
737MAX8	DEFAULT	2	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	DEFAULT	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 619	250	
737MAX8	DEFAULT	2	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	DEFAULT	2	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	DEFAULT	2	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			

▼M6

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737MAX8	DEFAULT	3	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	DEFAULT	3	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	DEFAULT	3	3	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 229	177	
737MAX8	DEFAULT	3	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 510	210	
737MAX8	DEFAULT	3	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	DEFAULT	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 544	250	
737MAX8	DEFAULT	3	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	DEFAULT	3	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	DEFAULT	3	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	DEFAULT	4	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	DEFAULT	4	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	DEFAULT	4	3	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 144	181	
737MAX8	DEFAULT	4	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 268	213	
737MAX8	DEFAULT	4	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	DEFAULT	4	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 414	250	
737MAX8	DEFAULT	4	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	DEFAULT	4	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	DEFAULT	4	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	DEFAULT	5	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	DEFAULT	5	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	DEFAULT	5	3	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 032	184	

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737MAX8	DEFAULT	5	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 150	217	
737MAX8	DEFAULT	5	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	DEFAULT	5	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 292	250	
737MAX8	DEFAULT	5	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	DEFAULT	5	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	DEFAULT	5	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	DEFAULT	6	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	DEFAULT	6	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	DEFAULT	6	3	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 001	185	
737MAX8	DEFAULT	6	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 120	219	
737MAX8	DEFAULT	6	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	DEFAULT	6	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 263	250	
737MAX8	DEFAULT	6	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	DEFAULT	6	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	DEFAULT	6	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	DEFAULT	M	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	DEFAULT	M	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	DEFAULT	M	3	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		951	188	
737MAX8	DEFAULT	M	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 058	221	
737MAX8	DEFAULT	M	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	DEFAULT	M	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 196	250	

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737MAX8	DEFAULT	M	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	DEFAULT	M	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	DEFAULT	M	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_A	1	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_A	1	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 500			
737MAX8	ICAO_A	1	3	Stoupání	Max. stoupání	D_05	3 000			
737MAX8	ICAO_A	1	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 300	174	
737MAX8	ICAO_A	1	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 667	205	
737MAX8	ICAO_A	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		2 370	250	
737MAX8	ICAO_A	1	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_A	1	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_A	1	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_A	2	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_A	2	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 500			
737MAX8	ICAO_A	2	3	Stoupání	Max. stoupání	D_05	3 000			
737MAX8	ICAO_A	2	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 243	174	
737MAX8	ICAO_A	2	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 524	207	
737MAX8	ICAO_A	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		2 190	250	
737MAX8	ICAO_A	2	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_A	2	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			

▼M6

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737MAX8	ICAO_A	2	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_A	3	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_A	3	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 500			
737MAX8	ICAO_A	3	3	Stoupání	Max. stoupání	D_05	3 000			
737MAX8	ICAO_A	3	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 190	176	
737MAX8	ICAO_A	3	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 331	210	
737MAX8	ICAO_A	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		2 131	250	
737MAX8	ICAO_A	3	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_A	3	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_A	3	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_A	4	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_A	4	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 500			
737MAX8	ICAO_A	4	3	Stoupání	Max. stoupání	D_05	3 000			
737MAX8	ICAO_A	4	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		1 098	180	
737MAX8	ICAO_A	4	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 221	211	
737MAX8	ICAO_A	4	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 883	250	
737MAX8	ICAO_A	4	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_A	4	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_A	4	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_A	5	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_A	5	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 500			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737MAX8	ICAO_A	5	3	Stoupání	Max. stoupání	D_05	3 000			
737MAX8	ICAO_A	5	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		988	183	
737MAX8	ICAO_A	5	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 101	216	
737MAX8	ICAO_A	5	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 730	250	
737MAX8	ICAO_A	5	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_A	5	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_A	5	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_A	6	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_A	6	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 500			
737MAX8	ICAO_A	6	3	Stoupání	Max. stoupání	D_05	3 000			
737MAX8	ICAO_A	6	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		964	185	
737MAX8	ICAO_A	6	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 073	217	
737MAX8	ICAO_A	6	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 588	250	
737MAX8	ICAO_A	6	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_A	6	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_A	6	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_A	M	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_A	M	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 500			
737MAX8	ICAO_A	M	3	Stoupání	Max. stoupání	D_05	3 000			
737MAX8	ICAO_A	M	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_05		911	187	
737MAX8	ICAO_A	M	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_01		1 012	220	

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737MAX8	ICAO_A	M	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 163	250	
737MAX8	ICAO_A	M	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_A	M	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_A	M	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_B	1	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_B	1	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	ICAO_B	1	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_01		1 734	178	
737MAX8	ICAO_B	1	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_00		2 595	205	
737MAX8	ICAO_B	1	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	ICAO_B	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 671	250	
737MAX8	ICAO_B	1	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_B	1	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_B	1	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_B	2	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_B	2	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	ICAO_B	2	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_01		1 682	179	
737MAX8	ICAO_B	2	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_00		2 477	208	
737MAX8	ICAO_B	2	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	ICAO_B	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 610	250	
737MAX8	ICAO_B	2	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_B	2	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			

▼M6

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737MAX8	ICAO_B	2	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_B	3	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_B	3	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	ICAO_B	3	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_01		1 616	180	
737MAX8	ICAO_B	3	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_00		2 280	210	
737MAX8	ICAO_B	3	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	ICAO_B	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 545	250	
737MAX8	ICAO_B	3	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_B	3	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_B	3	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_B	4	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_B	4	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	ICAO_B	4	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_01		1 509	184	
737MAX8	ICAO_B	4	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_00		2 103	214	
737MAX8	ICAO_B	4	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	ICAO_B	4	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 589	250	
737MAX8	ICAO_B	4	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_B	4	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_B	4	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_B	5	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_B	5	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737MAX8	ICAO_B	5	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_01		1 388	188	
737MAX8	ICAO_B	5	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_00		1 753	220	
737MAX8	ICAO_B	5	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	ICAO_B	5	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 295	250	
737MAX8	ICAO_B	5	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_B	5	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_B	5	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_B	6	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_B	6	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	ICAO_B	6	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_01		1 345	188	
737MAX8	ICAO_B	6	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_00		1 634	220	
737MAX8	ICAO_B	6	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	ICAO_B	6	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 262	250	
737MAX8	ICAO_B	6	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_B	6	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_B	6	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			
737MAX8	ICAO_B	M	1	Vzlet	Max. vzlet	D_05				
737MAX8	ICAO_B	M	2	Stoupání	Max. vzlet	D_05	1 000			
737MAX8	ICAO_B	M	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_01		1 287	191	
737MAX8	ICAO_B	M	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_00		1 426	225	
737MAX8	ICAO_B	M	5	Stoupání	Max. stoupání	D_00	3 000			
737MAX8	ICAO_B	M	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_00		1 196	250	

▼M6

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737MAX8	ICAO_B	M	7	Stoupání	Max. stoupání	D_00	5 500			
737MAX8	ICAO_B	M	8	Stoupání	Max. stoupání	D_00	7 500			
737MAX8	ICAO_B	M	9	Stoupání	Max. stoupání	D_00	10 000			

▼M2

737400	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737400	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 715,3	198,8	
737400	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 894,7	210,5	
737400	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 067,4	250	
737400	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737400	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 616	199,8	
737400	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 786,6	210,5	
737400	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 939,1	250	
737400	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737400	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 516,6	201	
737400	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 660,9	210,5	
737400	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 807,5	250	
737400	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737400	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 370,2	203,9	
737400	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 504,1	210,5	
737400	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 609,1	250	
737400	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	M	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	DEFAULT	M	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737400	DEFAULT	M	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 225,8	207,5	
737400	DEFAULT	M	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 312,5	210,5	
737400	DEFAULT	M	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	M	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 414,3	250	
737400	DEFAULT	M	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	M	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737400	DEFAULT	M	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737400	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737400	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 641,7	195,7	
737400	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 830	210,1	
737400	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 058,4	250	
737400	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737400	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737400	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 546	196,8	
737400	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 702,5	210,1	
737400	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 919,2	250	
737400	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737400	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737400	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 446,6	198,2	
737400	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 592,3	210,3	
737400	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 789,6	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737400	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737400	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737400	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 303,9	201,3	
737400	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 426,1	210,3	
737400	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 598,5	250	
737400	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	M	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_A	M	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737400	ICAO_A	M	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737400	ICAO_A	M	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 159,5	205,1	
737400	ICAO_A	M	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 249,3	210,3	
737400	ICAO_A	M	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 392,2	250	
737400	ICAO_A	M	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	M	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	M	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737400	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 869,9	201,5	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737400	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		2 073,3	210,5	
737400	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 067,4	250	
737400	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737400	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 766,9	202,3	
737400	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 945,9	210,5	
737400	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 939,1	250	
737400	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737400	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 660,1	203,4	
737400	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 822,5	210,5	
737400	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 807,5	250	
737400	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737400	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737400	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 502,8	206,1	
737400	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 644,7	210,5	
737400	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 610,5	250	
737400	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	M	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737400	ICAO_B	M	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737400	ICAO_B	M	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 350,9	209,5	
737400	ICAO_B	M	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 428,6	210,5	
737400	ICAO_B	M	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	M	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 414,7	250	
737400	ICAO_B	M	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	M	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	M	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 579,1	187	
737500	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 800	206,6	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737500	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 961,7	250	
737500	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 490,8	188	
737500	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 681,3	205,6	
737500	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 834,4	250	
737500	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 398,8	189,4	
737500	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 572,4	204,5	
737500	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 713,4	250	
737500	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737500	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 229,4	192,1	
737500	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 388,1	212,4	
737500	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 521,8	250	
737500	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 211,1	192,4	
737500	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 370,8	212	
737500	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 503,1	250	
737500	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	M	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	DEFAULT	M	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	DEFAULT	M	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 192,6	192,8	
737500	DEFAULT	M	4	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 343,1	211,9	
737500	DEFAULT	M	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	M	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 470,2	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737500	DEFAULT	M	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	M	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	M	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737500	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737500	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 509,2	184	
737500	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 725,7	204,8	
737500	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 934,3	250	
737500	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737500	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737500	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 420,9	185,1	
737500	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 612,5	203,9	
737500	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 810,3	250	
737500	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737500	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737500	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 332,5	186,6	
737500	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 494,3	203	
737500	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 691,3	250	
737500	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737500	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737500	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 166,9	189,6	
737500	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 317	211	
737500	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 496,1	250	
737500	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737500	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737500	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 152,1	189,9	
737500	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 300	210,8	
737500	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 477,5	250	
737500	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737500	ICAO_A	M	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_A	M	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
737500	ICAO_A	M	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
737500	ICAO_A	M	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 130,1	190,4	
737500	ICAO_A	M	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 267,1	210,6	
737500	ICAO_A	M	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 451,9	250	
737500	ICAO_A	M	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	M	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	M	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 715,3	189,5	
737500	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 944,8	207,8	
737500	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 966,3	250	
737500	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 619,6	190,3	
737500	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 835,3	207,1	
737500	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737500	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 844,6	250	
737500	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 520,2	191,6	
737500	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 717,5	207,1	
737500	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 722,6	250	
737500	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 339,9	194,1	
737500	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 512,8	213,4	
737500	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 526,7	250	
737500	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737500	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 322,2	194,4	
737500	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 500	213,2	
737500	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 503,1	250	
737500	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	M	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737500	ICAO_B	M	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737500	ICAO_B	M	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 303,1	194,8	
737500	ICAO_B	M	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 463,2	213	
737500	ICAO_B	M	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	M	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 475,5	250	
737500	ICAO_B	M	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	M	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	M	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 782,4	195,1	
737700	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737700	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 710,1	197,7	
737700	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		2 056,7	250	
737700	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
737700	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 635,7	200,3	
737700	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 957	250	
737700	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 498,3	205,8	
737700	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737700	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 348,5	211,6	
737700	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 581,2	250	
737700	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 347,1	211,6	
737700	DEFAULT	6	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 747,6	194,9	
737700	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		2 128,3	250	
737700	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737700	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 673,6	197,4	
737700	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		2 028,3	250	
737700	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 600,5	200,2	
737700	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 931,7	250	
737700	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 462,2	205,6	
737700	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 753,8	250	
737700	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737700	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 430	250	
737700	ICAO_A	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 430,1	250	
737700	ICAO_A	6	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 888,7	195,1	
737700	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
737700	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
737700	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737700	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 814,3	197,7	
737700	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		2 058,1	250	
737700	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
737700	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_5		1 619	175,6	
737700	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 840,6	200,4	
737700	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 958,4	250	
737700	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 594,1	205,8	
737700	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737700	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 438,9	211,5	
737700	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 579,6	250	
737700	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_5				
737700	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 437,2	211,5	
737700	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
737800	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 885,7	181,7	
737800	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 112	204,8	
737800	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 040			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737800	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 891,3	250	
737800	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 786,4	183,9	
737800	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 016,2	208	
737800	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 000			
737800	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 793,4	250	
737800	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 707,7	186,2	
737800	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 922	211,2	
737800	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 960			
737800	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 705,3	250	
737800	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737800	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 576,6	189,6	
737800	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 766,9	216,2	
737800	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 880			
737800	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 546,5	250	
737800	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 444,9	192,9	
737800	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 628,6	220,7	
737800	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 811			
737800	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 412,2	250	
737800	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737800	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 400	194,4	
737800	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 575,4	222,7	
737800	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 785			
737800	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 357,5	250	
737800	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 449,4	177,2	
737800	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 663,3	204,6	
737800	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 807			
737800	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 896,8	250	
737800	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 372,3	179,6	
737800	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 579,3	207,8	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737800	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 772			
737800	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 804,3	250	
737800	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	2	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 297	182,1	
737800	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 496,9	211	
737800	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 737			
737800	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 701,8	250	
737800	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	3	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 194,2	185,8	
737800	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 352,1	214,8	
737800	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 548,2	250	
737800	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737800	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 078,9	189,4	
737800	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 233,3	217,4	
737800	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 403,6	250	
737800	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 037,8	190,9	
737800	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 182,7	218,6	
737800	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 349,5	250	
737800	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 885,7	181,7	
737800	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 112	204,8	
737800	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 040			
737800	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 891,3	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737800	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 786,4	183,9	
737800	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 016,2	208	
737800	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 000			
737800	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 793,4	250	
737800	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	2	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 707,7	186,2	
737800	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 922	211,2	
737800	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 960			
737800	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 705,3	250	
737800	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	3	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737800	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 576,6	189,6	
737800	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 766,9	216,2	
737800	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 880			
737800	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 546,5	250	
737800	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	4	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 444,9	192,9	
737800	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 628,6	220,7	
737800	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 811			
737800	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 412,2	250	
737800	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	5	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
737800	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737800	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 400	194,4	
737800	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 575,4	222,7	
737800	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 785			
737800	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 357,5	250	
737800	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	6	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
737D17	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737D17	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737D17	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 279	152	
737D17	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 709	177	
737D17	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737D17	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737D17	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 155	156	
737D17	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 616	181	
737D17	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737D17	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737D17	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737D17	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 041	160	
737D17	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 531	185	
737D17	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737D17	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737D17	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 935	163	
737D17	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 452	188	
737D17	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737D17	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737N17	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737N17	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 279	152	
737N17	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 709	177	
737N17	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737N17	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737N17	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 155	156	
737N17	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 616	181	
737N17	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737N17	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737N17	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 041	160	
737N17	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 531	185	
737N17	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737N17	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737N17	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 935	163	
737N17	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 452	188	
737N17	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737N9	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737N9	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 090	146	
737N9	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 568	171	
737N9	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737N9	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737N9	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737N9	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 014	149	
737N9	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 511	174	
737N9	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737N9	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737N9	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 851	154	
737N9	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 388	179	
737N9	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737N9	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737N9	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737N9	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 685	160	
737N9	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 264	185	
737N9	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737QN	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737QN	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 090	146	
737QN	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 568	171	
737QN	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737QN	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737QN	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 014	149	
737QN	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 511	174	
737QN	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737QN	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737QN	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 851	154	
737QN	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 388	179	
737QN	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
737QN	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
737QN	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 685	160	
737QN	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 264	185	
737QN	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	210	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
737QN	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74710Q	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 071	176	
74710Q	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	216	
74710Q	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74710Q	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 972	179	
74710Q	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	219	
74710Q	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
74710Q	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 856	183	
74710Q	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	223	
74710Q	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74710Q	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 727	187	
74710Q	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	227	
74710Q	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74710Q	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 445	198	
74710Q	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	238	
74710Q	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
74710Q	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	258	
74710Q	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74710Q	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 411	199	
74710Q	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	239	
74710Q	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	259	
74710Q	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747200	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747200	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 842	183	
747200	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	223	
747200	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747200	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747200	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 757	186	
747200	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	226	
747200	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747200	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747200	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 676	189	
747200	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	229	
747200	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747200	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747200	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 508	195	
747200	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	235	
747200	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	255	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747200	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747200	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747200	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 325	203	
747200	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	243	
747200	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	263	
747200	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747200	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747200	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 146	210	
747200	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		500	250	
747200	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		500	270	
747200	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747200	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747200	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 012	216	
747200	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		500	256	
747200	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		500	276	
747200	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720A	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720A	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 068	176	
74720A	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	239	
74720A	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	259	
74720A	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720A	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720A	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 950	179	
74720A	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	242	
74720A	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	262	
74720A	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
74720A	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720A	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720A	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 862	182	
74720A	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	244	
74720A	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	264	
74720A	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720A	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720A	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 700	188	
74720A	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	248	
74720A	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	268	
74720A	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720A	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720A	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 520	195	
74720A	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	254	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
74720A	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	274	
74720A	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720A	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720A	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 313	204	
74720A	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	264	
74720A	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	284	
74720A	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720A	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720A	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 172	210	
74720A	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	272	
74720A	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	292	
74720A	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720B	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
74720B	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 497	184	
74720B	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	244	
74720B	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	264	
74720B	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720B	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720B	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 397	187	
74720B	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	246	
74720B	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	266	
74720B	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720B	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720B	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 303	190	
74720B	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	249	
74720B	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	269	
74720B	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
74720B	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720B	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720B	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 109	196	
74720B	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	254	
74720B	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	274	
74720B	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720B	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720B	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 900	204	
74720B	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	263	
74720B	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	283	
74720B	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720B	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
74720B	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 699	211	
74720B	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	272	
74720B	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	292	
74720B	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
74720B	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
74720B	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 547	218	
74720B	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		750	279	
74720B	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	299	
74720B	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 533,3	190,8	
747400	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 798,9	242	
747400	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	5	3 869			
747400	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 198,9	269	
747400	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 507,6	192,9	
747400	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 718,8	244,6	
747400	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 756			
747400	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		2 111,9	269	
747400	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 412,1	195,1	
747400	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 660,4	247,2	
747400	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 637			
747400	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 033,6	269	
747400	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 310,5	199,4	
747400	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 531,8	252,3	
747400	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 435			
747400	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 882,8	269	
747400	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 182,2	204,8	
747400	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 402,6	258,4	
747400	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 199			
747400	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 724,1	269	
747400	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 088,1	210,4	
747400	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 372	259,5	
747400	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 432,4	264,7	
747400	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 004			
747400	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 560	269	
747400	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxStoupání	10		963,6	216,4	
747400	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 114,2	259,6	
747400	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	T_01	2 544			
747400	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 329,4	270	
747400	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	8	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	DEFAULT	8	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	8	3	Zrychlování	MaxStoupání	10		855,6	222,8	
747400	DEFAULT	8	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		968,9	259,6	
747400	DEFAULT	8	5	Stoupání	MaxStoupání	T_01	2 561			
747400	DEFAULT	8	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 173,1	270	
747400	DEFAULT	8	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 260	278	
747400	DEFAULT	8	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	8	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	8	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	9	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	DEFAULT	9	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	9	3	Zrychlování	MaxStoupání	10		783,8	226,8	
747400	DEFAULT	9	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		884,5	259,6	
747400	DEFAULT	9	5	Stoupání	MaxStoupání	T_01	2 600			
747400	DEFAULT	9	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 078,7	271,8	
747400	DEFAULT	9	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 182,6	282,7	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	DEFAULT	9	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	9	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	9	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	10	3 000			
747400	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 472,8	190	
747400	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 753,3	241,7	
747400	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	5 796			
747400	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 158,4	268,4	
747400	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	10	3 000			
747400	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 412,8	192,2	
747400	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 689,5	244,3	
747400	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	5 685			
747400	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 078,8	268,4	
747400	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	10	3 000			
747400	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 353,5	194,4	
747400	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 618,4	246,8	
747400	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	5 579			
747400	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 995	268,4	
747400	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	10	3 000			
747400	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 249,3	198,7	
747400	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 500,4	251,9	
747400	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	5 372			
747400	ICAO_A	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 847,9	268,4	
747400	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	10	3 000			
747400	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 131,2	204,1	
747400	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 367,5	257,8	
747400	ICAO_A	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	5 145			
747400	ICAO_A	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 686,7	268,4	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	10	3 000			
747400	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	10		1 017,7	209,8	
747400	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 223,8	259,1	
747400	ICAO_A	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	4 508			
747400	ICAO_A	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 416	264,3	
747400	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	4 921			
747400	ICAO_A	6	9	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 531	269	
747400	ICAO_A	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	6	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	6	12	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	10	3 000			
747400	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	10		908,3	215,8	
747400	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 082,4	259,1	
747400	ICAO_A	7	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	4 509			
747400	ICAO_A	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 308,4	269,1	
747400	ICAO_A	7	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 365,5	271	
747400	ICAO_A	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	ICAO_A	7	11	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	8	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_A	8	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	8	3	Stoupání	MaxStoupání	10	3 000			
747400	ICAO_A	8	4	Zrychlování	MaxStoupání	10		801,1	222,2	
747400	ICAO_A	8	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		942,7	259,1	
747400	ICAO_A	8	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	4 540			
747400	ICAO_A	8	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 146,3	267,9	
747400	ICAO_A	8	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 230	277,7	
747400	ICAO_A	8	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	8	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	8	11	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	9	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_A	9	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	9	3	Stoupání	MaxStoupání	10	3 000			
747400	ICAO_A	9	4	Zrychlování	MaxStoupání	10		734,4	226,3	
747400	ICAO_A	9	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		858,9	259,1	
747400	ICAO_A	9	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	4 590			
747400	ICAO_A	9	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 051,2	270,6	
747400	ICAO_A	9	8	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 143	282,2	
747400	ICAO_A	9	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	ICAO_A	9	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	9	11	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 890,2	182,3	
747400	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxVzlet	10	1 646			
747400	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 788,2	242	
747400	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_05	4 194			
747400	ICAO_B	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 170,6	259	
747400	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 836,7	184,9	
747400	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxVzlet	10	1 640			
747400	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 727,1	244,6	
747400	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_05	4 067			
747400	ICAO_B	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 088,1	259,2	
747400	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 777,6	187,5	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxVzlet	10	1 637			
747400	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 653,3	247,2	
747400	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_05C	3 942			
747400	ICAO_B	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 009,7	259,2	
747400	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 653,5	192,6	
747400	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxVzlet	10	1 633			
747400	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 535,2	252,2	
747400	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_05C	3 718			
747400	ICAO_B	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 858,5	259,2	
747400	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 518,3	198,7	
747400	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxVzlet	10	1 619			
747400	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 397,6	258,3	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_05C	3 459			
747400	ICAO_B	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 685,4	259,4	
747400	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 394,6	205,1	
747400	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 606			
747400	ICAO_B	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 346,5	264,7	
747400	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_05C	3 217			
747400	ICAO_B	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 560	269,2	
747400	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 271	211,9	
747400	ICAO_B	7	4	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 597			
747400	ICAO_B	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 112,4	259,4	
747400	ICAO_B	7	6	Stoupání	MaxStoupání	T_05C	2 759			
747400	ICAO_B	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 323,5	271,4	
747400	ICAO_B	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747400	ICAO_B	7	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	7	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	8	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_B	8	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	8	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 147	218,9	
747400	ICAO_B	8	4	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 592			
747400	ICAO_B	8	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		975,2	259,6	
747400	ICAO_B	8	6	Stoupání	MaxStoupání	T_05C	2 755			
747400	ICAO_B	8	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 209,5	278,4	
747400	ICAO_B	8	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	8	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	8	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	9	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747400	ICAO_B	9	2	Stoupání	MaxVzlet	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	9	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 070,9	223,3	
747400	ICAO_B	9	4	Stoupání	MaxVzlet	10	1 611			
747400	ICAO_B	9	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		893,7	259,5	
747400	ICAO_B	9	6	Stoupání	MaxStoupání	T_01	2 782			
747400	ICAO_B	9	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 119,3	282,7	
747400	ICAO_B	9	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	9	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	9	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	1	3	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			215	55
7478	DEFAULT	1	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			250	55
7478	DEFAULT	1	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			260	55
7478	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	1	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			295	50
7478	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	2	3	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			215	55
7478	DEFAULT	2	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			250	55
7478	DEFAULT	2	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			260	55
7478	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	2	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			295	50

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	3	3	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			215	55
7478	DEFAULT	3	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			250	55
7478	DEFAULT	3	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			260	55
7478	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	3	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			295	50
7478	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	4	3	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			220	55
7478	DEFAULT	4	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			250	55
7478	DEFAULT	4	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			268	55
7478	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	4	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			295	50

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	5	3	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			220	55
7478	DEFAULT	5	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			250	55
7478	DEFAULT	5	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			270	55
7478	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	5	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			295	50
7478	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	6	3	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			227	55
7478	DEFAULT	6	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			258	55
7478	DEFAULT	6	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			270	55
7478	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	DEFAULT	6	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			295	50
7478	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	7	3	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			230	55
7478	DEFAULT	7	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			260	55
7478	DEFAULT	7	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			275	55
7478	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	7	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			295	50
7478	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	8	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	DEFAULT	8	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	8	3	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			235	55
7478	DEFAULT	8	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			265	55
7478	DEFAULT	8	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			280	55

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	DEFAULT	8	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	8	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			295	50
7478	DEFAULT	8	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	9	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	DEFAULT	9	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	9	3	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			235	55
7478	DEFAULT	9	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			265	55
7478	DEFAULT	9	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			280	55
7478	DEFAULT	9	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	9	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			295	50
7478	DEFAULT	9	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	1	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			220	55
7478	ICAO_A	1	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			250	55

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	F_1	4 700			
7478	ICAO_A	1	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			276	50
7478	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	2	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			220	55
7478	ICAO_A	2	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			254	55
7478	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	F_1	4 800			
7478	ICAO_A	2	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			275	50
7478	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	3	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			220	55
7478	ICAO_A	3	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			255	55

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	F_1	4 500			
7478	ICAO_A	3	7	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			275	50
7478	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	4	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_10			220	55
7478	ICAO_A	4	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			255	55
7478	ICAO_A	4	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			275	55
7478	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	5	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			220	55
7478	ICAO_A	5	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			255	55
7478	ICAO_A	5	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			275	50

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	6	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			225	55
7478	ICAO_A	6	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			255	55
7478	ICAO_A	6	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			278	50
7478	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	7	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			225	55
7478	ICAO_A	7	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			255	55
7478	ICAO_A	7	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			278	50
7478	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	8	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_A	8	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	ICAO_A	8	3	Stoupání	MaxStoupání	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	8	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			230	55
7478	ICAO_A	8	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			265	55
7478	ICAO_A	8	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			280	50
7478	ICAO_A	8	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	9	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_A	9	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	9	3	Stoupání	MaxStoupání	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	9	4	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_5			230	55
7478	ICAO_A	9	5	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_1			265	55
7478	ICAO_A	9	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			280	50
7478	ICAO_A	9	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	1	3	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_10			210	55
7478	ICAO_B	1	4	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_5			250	55

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxVzlet	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	1	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			280	50
7478	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	2	3	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_10			223	55
7478	ICAO_B	2	4	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_5			250	55
7478	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxVzlet	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	2	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			280	50
7478	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	3	3	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_10			223	55
7478	ICAO_B	3	4	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_5			263	55
7478	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxVzlet	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	3	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			300	50

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	4	3	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_10			210	55
7478	ICAO_B	4	4	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_5			260	55
7478	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxVzlet	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	4	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			270	50
7478	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	5	3	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_10			228	55
7478	ICAO_B	5	4	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_5			262	55
7478	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxVzlet	F_1	2 760			
7478	ICAO_B	5	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			270	50
7478	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	6	3	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_10			231	55
7478	ICAO_B	6	4	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_5			264	55
7478	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxVzlet	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	6	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			300	50
7478	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	7	3	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_10			231	55
7478	ICAO_B	7	4	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_5			270	55
7478	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxVzlet	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	7	6	Zrychlování_Percent	MaxStoupání	F_0			300	50
7478	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	8	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_B	8	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	8	3	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_10			235	55

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7478	ICAO_B	8	4	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_5			265	55
7478	ICAO_B	8	5	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_1			275	55
7478	ICAO_B	8	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	9	1	Vzlet	MaxVzlet	F_10				
7478	ICAO_B	9	2	Stoupání	MaxVzlet	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	9	3	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_10			240	55
7478	ICAO_B	9	4	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_5			270	55
7478	ICAO_B	9	5	Zrychlování_Percent	MaxVzlet	F_1			280	55
7478	ICAO_B	9	6	Stoupání	MaxStoupání	F_0	10 000			
747SP	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747SP	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747SP	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 469	163	
747SP	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	203	
747SP	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747SP	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747SP	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747SP	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 326	167	
747SP	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	207	
747SP	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747SP	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747SP	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 201	170	
747SP	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	210	
747SP	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747SP	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747SP	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 027	175	
747SP	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	215	
747SP	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747SP	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747SP	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 821	182	
747SP	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	222	
747SP	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747SP	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747SP	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 643	188	
747SP	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	228	
747SP	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747SP	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

Tabulka I-4 (část 2)

Standardní procedurální kroky při odletu

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
747SP	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
747SP	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
747SP	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 403	196	
747SP	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 000	236	
747SP	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757300	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 097			
757300	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		2 252,1	211,8	
757300	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 480	215,4	
757300	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 569			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 701,7	250	
757300	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 041			
757300	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		2 154,9	213	
757300	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 352	218,6	
757300	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 412			
757300	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		2 062	214,5	
757300	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 223,5	221,8	
757300	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 275			
757300	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 521,8	250	
757300	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 901,4	217,4	
757300	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 061,8	228	
757300	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 099			
757300	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 374,1	250	
757300	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 729,2	221,7	
757300	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 881,8	236,7	
757300	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 891			
757300	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 227,3	250	
757300	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 655	224	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 836,4	240,1	
757300	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 829			
757300	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 159,2	250	
757300	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 388,6	198	
757300	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 528,2	215	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 693,5	250	
757300	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 304,9	199,6	
757300	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 441	215,6	
757300	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 597,7	250	
757300	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 242,3	201,6	
757300	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 357,6	216,7	
757300	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 500	250	
757300	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 127,1	205,3	
757300	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 221,4	221,1	
757300	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 359,4	250	
757300	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		997,2	210,6	
757300	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 076	227,9	
757300	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 192	250	
757300	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		945,1	213,2	
757300	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 031,2	230,6	
757300	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 127,9	250	
757300	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 097			
757300	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		2 252,1	211,8	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 480	215,4	
757300	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 569			
757300	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 701,7	250	
757300	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 041			
757300	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		2 154,9	213	
757300	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 352	218,6	
757300	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 412			
757300	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	2	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		2 062	214,5	
757300	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 223,5	221,8	
757300	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 275			
757300	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 521,8	250	
757300	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	3	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 901,4	217,4	
757300	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 061,8	228	
757300	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	2 099			
757300	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 374,1	250	
757300	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	4	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 729,2	221,7	
757300	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 881,8	236,7	
757300	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 891			
757300	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757300	ICAO_B	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 227,3	250	
757300	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	5	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
757300	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 655	224	
757300	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 836,4	240,1	
757300	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxVzlet	T_00	1 829			
757300	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 159,2	250	
757300	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	6	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757PW	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 471	190,1	
757PW	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 636,4	206	
757PW	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 822,2	250	
757PW	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 403,6	191,4	
757PW	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 568,2	208,7	
757PW	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 742,7	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 339,2	193	
757PW	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 495,9	211,1	
757PW	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 666,7	211,6	
757PW	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 661	250	
757PW	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 213,5	196,4	
757PW	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 353,6	213,7	
757PW	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 460,3	217,4	
757PW	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 510,6	250	
757PW	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 082,9	200,8	
757PW	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 212	218,5	
757PW	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 291,1	224,3	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 352,4	250	
757PW	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 005,7	203,9	
757PW	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 124,3	221,9	
757PW	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 220	228,7	
757PW	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 259,5	250	
757PW	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		938,1	207	
757PW	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 052,4	225,2	
757PW	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 134,5	233,3	
757PW	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 172,9	250	
757PW	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757PW	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 399,5	188	
757PW	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 605,4	205,8	
757PW	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 804,8	250	
757PW	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757PW	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
757PW	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 337,7	189,5	
757PW	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 522,3	207,2	
757PW	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 725,5	250	
757PW	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757PW	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757PW	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 271,9	191,1	
757PW	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 451,8	208,2	
757PW	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 638	250	
757PW	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757PW	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757PW	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 153,8	194,7	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 312,6	212,2	
757PW	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 486	250	
757PW	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757PW	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757PW	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 028,8	199,2	
757PW	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 171,1	217,2	
757PW	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 325,6	250	
757PW	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757PW	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757PW	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		953,4	202,5	
757PW	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 087,8	220,6	
757PW	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 225,5	250	
757PW	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757PW	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757PW	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		886,5	205,7	
757PW	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 012,8	224	
757PW	ICAO_A	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 140,1	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 970,1	206	
757PW	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 821,5	250	
757PW	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 899,2	208,7	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 743,3	250	
757PW	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 825,8	211,6	
757PW	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 659,4	250	
757PW	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 690,7	217,4	
757PW	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 512,3	250	
757PW	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 543,6	224,1	
757PW	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 351,8	250	
757PW	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 458,3	228,7	
757PW	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 257,5	250	
757PW	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757PW	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757PW	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 380,6	233,3	
757PW	ICAO_B	7	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 173,6	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757PW	ICAO_B	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 613,9	192,4	
757RR	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 779,7	206,3	
757RR	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 966,1	250	
757RR	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 544,6	193,9	
757RR	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 703,3	209,2	
757RR	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 879,3	250	
757RR	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 474,6	195,5	
757RR	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 627,6	212,2	
757RR	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 787,2	250	
757RR	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 338	199	
757RR	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 484,6	216,4	
757RR	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 560	218,3	
757RR	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 623,1	250	
757RR	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757RR	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 196,6	203,7	
757RR	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 325,3	221,1	
757RR	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 400	225,7	
757RR	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 447,1	250	
757RR	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 142,2	205,8	
757RR	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 258	223,4	
757RR	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 329,6	228,9	
757RR	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 377,4	250	
757RR	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 071,3	208,8	
757RR	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 181,5	226,7	
757RR	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 265,9	233,3	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 287,6	250	
757RR	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757RR	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757RR	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 543,3	190,3	
757RR	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 735,6	206,1	
757RR	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 959,8	250	
757RR	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757RR	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757RR	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 472,7	191,9	
757RR	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 660,2	208,9	
757RR	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 876	250	
757RR	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757RR	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 401	193,6	
757RR	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 590,6	211,5	
757RR	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 769,2	250	
757RR	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757RR	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757RR	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 271,5	197,3	
757RR	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 436	214,5	
757RR	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 593,3	250	
757RR	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757RR	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757RR	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757RR	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 134,7	202,1	
757RR	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 278,3	219,8	
757RR	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 416,8	250	
757RR	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757RR	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 083,2	204,3	
757RR	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 218,6	222,1	
757RR	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 348,5	250	
757RR	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
757RR	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	5	3 000			
757RR	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 013,1	207,4	
757RR	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 137,3	225,4	
757RR	ICAO_A	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 256,7	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		2 227,2	201,9	
757RR	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 474,2	206,3	
757RR	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 965,3	250	
757RR	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		2 139,9	203	
757RR	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 400	209,2	
757RR	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 876,9	250	
757RR	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		2 051,2	204,3	
757RR	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 300	212,1	
757RR	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 788	250	
757RR	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 884,9	207,3	
757RR	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		2 135,6	218,4	
757RR	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
757RR	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 621,6	250	
757RR	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 713,8	211,3	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 935,5	225,8	
757RR	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 447,1	250	
757RR	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 646,9	213,1	
757RR	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 872,3	228,9	
757RR	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 379,1	250	
757RR	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
757RR	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
757RR	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	5	1 000			
757RR	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05		1 562,1	215,8	
757RR	ICAO_B	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 781,3	233,3	
757RR	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 287,6	250	
757RR	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	7	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	7	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
767300	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767300	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767300	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 198	152	
767300	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 198	172	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767300	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	215	
767300	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	235	
767300	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	1	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	1	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767300	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767300	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 112	155	
767300	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 112	175	
767300	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	218	
767300	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	238	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767300	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	2	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	2	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767300	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767300	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 029	158	
767300	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		2 029	178	
767300	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	221	
767300	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	241	
767300	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	3	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767300	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	3	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767300	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767300	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 895	163	
767300	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 895	183	
767300	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	225	
767300	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	245	
767300	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	4	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767300	DEFAULT	4	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767300	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767300	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 744	169	
767300	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 744	189	
767300	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	231	
767300	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	251	
767300	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767300	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767300	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 602	175	
767300	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 602	195	
767300	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	237	
767300	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	257	
767300	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767300	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767300	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 542	178	
767300	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 542	198	
767300	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	240	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767300	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	260	
767300	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767400	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 695,3	215,4	
767400	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		2 123,3	250	
767400	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 648,7	217,9	
767400	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		2 040,6	250	
767400	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 584,9	220,5	
767400	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 953,3	250	
767400	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 482,5	225,1	
767400	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 821,8	250	
767400	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 360,1	230,5	
767400	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 661,5	250	
767400	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 246,4	236	
767400	DEFAULT	6	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 508	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 091,3	244,3	
767400	DEFAULT	7	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 303,8	250	
767400	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05A		1 659,9	215,1	
767400	ICAO_A	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	4 616			
767400	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		2 098,5	250	
767400	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05A		1 600	217,6	
767400	ICAO_A	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	4 536			
767400	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		2 008	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05B		1 536,2	220,4	
767400	ICAO_A	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	4 454			
767400	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 935,8	250	
767400	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05B		1 434,4	224,8	
767400	ICAO_A	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	4 323			
767400	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 796,6	250	
767400	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05B		1 318,8	230,2	
767400	ICAO_A	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	4 173			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 640	250	
767400	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05B		1 258,5	250	
767400	ICAO_A	6	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05B		1 073	250	
767400	ICAO_A	7	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	7	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		2 330,5	215,3	
767400	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	3 491			
767400	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		2 147	250	
767400	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		2 267,2	217,9	
767400	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	3 393			
767400	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		2 080,9	250	
767400	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		2 183,7	220,6	
767400	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	3 292			
767400	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 975,7	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		2 054,4	225	
767400	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	3 128			
767400	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 850,9	250	
767400	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		1 908,2	230,4	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	2 944			
767400	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 653,1	250	
767400	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		1 771,1	236	
767400	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	2 766			
767400	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 521,4	250	
767400	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767400	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
767400	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		1 560,3	239,8	
767400	ICAO_B	7	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	2 111			
767400	ICAO_B	7	5	Zrychlování	MaxVzlet	T_00_U		1 840	244,3	
767400	ICAO_B	7	6	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	2 523			
767400	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	7	8	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 303,8	250	
767400	ICAO_B	7	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	7	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	7	11	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767CF6	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767CF6	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 913	144	
767CF6	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 913	164	
767CF6	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	204	
767CF6	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	224	
767CF6	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	1	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	1	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767CF6	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 840	147	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767CF6	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 840	167	
767CF6	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	206	
767CF6	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	226	
767CF6	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	2	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	2	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767CF6	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 769	150	
767CF6	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 769	170	
767CF6	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	209	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767CF6	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	229	
767CF6	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	3	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	3	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767CF6	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 656	155	
767CF6	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 656	175	
767CF6	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	214	
767CF6	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	234	
767CF6	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767CF6	DEFAULT	4	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	4	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767CF6	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 529	160	
767CF6	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 529	180	
767CF6	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	219	
767CF6	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	239	
767CF6	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	5	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767CF6	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	5	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767CF6	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 407	166	
767CF6	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 407	186	
767CF6	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	225	
767CF6	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	245	
767CF6	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	6	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	6	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	15				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767CF6	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 345	169	
767CF6	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 345	189	
767CF6	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	228	
767CF6	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	248	
767CF6	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	7	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	7	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767JT9	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 879	145	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767JT9	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 879	165	
767JT9	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	204	
767JT9	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	224	
767JT9	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	1	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	1	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767JT9	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 807	148	
767JT9	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 807	168	
767JT9	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	207	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767JT9	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	227	
767JT9	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	2	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	2	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767JT9	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 738	150	
767JT9	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 738	170	
767JT9	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	210	
767JT9	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	230	
767JT9	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767JT9	DEFAULT	3	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	3	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767JT9	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 626	155	
767JT9	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 626	175	
767JT9	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	214	
767JT9	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	234	
767JT9	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	4	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767JT9	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	4	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767JT9	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 499	161	
767JT9	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 499	181	
767JT9	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	220	
767JT9	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	240	
767JT9	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	5	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	5	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	15				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767JT9	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 379	167	
767JT9	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 379	187	
767JT9	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	226	
767JT9	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	246	
767JT9	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	6	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	6	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
767JT9	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 328	170	
767JT9	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 328	190	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
767JT9	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 000	228	
767JT9	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	248	
767JT9	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	7	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	7	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
777200	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 089			
777200	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 583,4	205,9	
777200	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 744,7	213,7	
777200	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 856,6	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 057			
777200	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 526,8	206,6	
777200	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 681	215,6	
777200	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 791,2	250	
777200	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 022			
777200	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 468,5	207,3	
777200	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 618,3	217,7	
777200	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 725,7	250	
777200	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 363,3	208,9	
777200	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 510,5	221,7	
777200	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 601,3	250	
777200	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 247,5	211	
777200	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 389,1	225,5	
777200	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 467,1	250	
777200	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 136,7	213,4	
777200	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 275	231,5	
777200	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 337,6	250	
777200	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 032,4	216,2	
777200	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 147	228,5	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 189,4	236,6	
777200	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 215,6	250	
777200	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	8	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	DEFAULT	8	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	8	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		931,9	219,4	
777200	DEFAULT	8	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 033,1	232,5	
777200	DEFAULT	8	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 088,7	242	
777200	DEFAULT	8	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	8	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 101,5	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	DEFAULT	8	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	8	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	8	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
777200	DEFAULT	9	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	DEFAULT	9	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	9	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		874,9	221,7	
777200	DEFAULT	9	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		969,4	235,4	
777200	DEFAULT	9	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 020,2	245,6	
777200	DEFAULT	9	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	9	7	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 031,1	250	
777200	DEFAULT	9	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	9	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	9	10	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05A		1 504	203,3	
777200	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 700	213,4	
777200	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 856,1	250	
777200	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05A		1 451,9	204	
777200	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 633,4	215,4	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 789,9	250	
777200	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05A		1 395,1	204,9	
777200	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 575	217,3	
777200	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 719,4	250	
777200	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05A		1 295,2	206,6	
777200	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 477,7	221,3	
777200	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 592,4	250	
777200	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05A		1 182,6	208,8	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 346,3	222,1	
777200	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 451,1	250	
777200	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		1 075,6	211,4	
777200	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 217,4	223,4	
777200	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 316,4	250	
777200	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		973,3	214,3	
777200	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		1 104,3	227,2	
777200	ICAO_A	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 188,2	250	
777200	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	7	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	7	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	8	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_A	8	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	8	3	Stoupání	MaxStoupání	T_01	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_A	8	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		877,9	217,6	
777200	ICAO_A	8	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		997,4	231,4	
777200	ICAO_A	8	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 071,6	250	
777200	ICAO_A	8	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			
777200	ICAO_A	8	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	7 500			
777200	ICAO_A	8	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	10 000			
777200	ICAO_A	9	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_A	9	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	9	3	Stoupání	MaxStoupání	T_05	3 000			
777200	ICAO_A	9	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05		820,9	220	
777200	ICAO_A	9	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_01		930,3	234,3	
777200	ICAO_A	9	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00H		1 000	250	
777200	ICAO_A	9	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00H	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_A	9	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	9	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 089			
777200	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05A		2 183,5	193,8	
777200	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 783,1	213,6	
777200	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 857,4	250	
777200	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 057			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05A		2 121,3	195,8	
777200	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 722,3	215,5	
777200	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 789,8	250	
777200	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 022			
777200	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05A		2 059,4	197,9	
777200	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 664,2	217,6	
777200	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 723	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05A		1 940,1	201,8	
777200	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 555,7	221,6	
777200	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 602,1	250	
777200	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05A		1 809,2	206,7	
777200	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 431,6	226,5	
777200	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 466,4	250	
777200	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05A		1 683,9	211,6	
777200	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 315,7	231,4	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 337,6	250	
777200	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05A		1 562,2	216,6	
777200	ICAO_B	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 197,4	236,5	
777200	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 214,8	250	
777200	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	7	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_B	7	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	8	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_B	8	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	8	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05A		1 450,3	222,2	
777200	ICAO_B	8	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 090,6	241,9	
777200	ICAO_B	8	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	8	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 101,5	250	
777200	ICAO_B	8	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	8	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	8	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	9	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05				
777200	ICAO_B	9	2	Stoupání	MaxVzlet	T_05C	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777200	ICAO_B	9	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05A		1 381,9	225,8	
777200	ICAO_B	9	4	Zrychlování	MaxVzlet	T_01		1 025,7	245,6	
777200	ICAO_B	9	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	9	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00		1 031,1	250	
777200	ICAO_B	9	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	9	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	9	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00	10 000			
777300	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 068			
777300	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 471,6	215,4	
777300	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 779,1	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 064			
777300	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 418	217,8	
777300	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 713,9	250	
777300	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 062			
777300	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 368	220,3	
777300	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 638,9	250	
777300	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 058			
777300	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 279	224,3	
777300	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 519,4	250	
777300	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 053			
777300	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 179,2	229,4	
777300	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 392,1	250	
777300	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 049			
777300	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 082,8	234,4	
777300	DEFAULT	6	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 260	250	
777300	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 042			
777300	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		911,6	243,4	
777300	DEFAULT	7	4	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 060,3	250	
777300	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 565			
777300	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 420,7	215,2	
777300	ICAO_A	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	4 117			
777300	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 762,5	250	
777300	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 563			
777300	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 372,5	217,6	
777300	ICAO_A	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	4 014			
777300	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 691,8	250	
777300	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 561			
777300	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_05_U		1 320,6	220	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	ICAO_A	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	4 041			
777300	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 616	250	
777300	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 557			
777300	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 320,5	250	
777300	ICAO_A	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_05_U				
777300	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 199,1	250	
777300	ICAO_A	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 083,7	250	
777300	ICAO_A	6	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	ICAO_A	6	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		889	250	
777300	ICAO_A	7	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	7	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		2 149,6	215,4	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	3 416			
777300	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 800	250	
777300	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		2 086,3	217,9	
777300	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	3 205			
777300	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 772,6	250	
777300	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		2 020,6	220,3	
777300	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	3 076			
777300	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 708,6	250	
777300	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		1 895,3	226,3	
777300	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	2 894			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 525,8	250	
777300	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		1 768,6	229,4	
777300	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	2 679			
777300	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 387,7	250	
777300	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		1 639,4	235,5	
777300	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	2 402			
777300	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	T_20_U				
777300	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_05_U		1 491	244,4	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
777300	ICAO_B	7	4	Stoupání	MaxVzlet	T_00_U	2 216			
777300	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	7	8	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	7	9	Stoupání	MaxStoupání	T_00_U	10 000			
7773ER	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	1	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	1	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			223	50
7773ER	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	1	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	2	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	2	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			225	50
7773ER	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	2	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 355			
7773ER	DEFAULT	3	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			204	55
7773ER	DEFAULT	3	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			228	50

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	3	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 289			
7773ER	DEFAULT	4	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			205	55
7773ER	DEFAULT	4	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			230	50
7773ER	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	4	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	DEFAULT	5	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			210	55
7773ER	DEFAULT	5	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			235	50
7773ER	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	5	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 142			
7773ER	DEFAULT	6	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			215	55
7773ER	DEFAULT	6	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			240	50
7773ER	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	6	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 067			
7773ER	DEFAULT	7	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	7	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			248	50
7773ER	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	7	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	8	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	8	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	8	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	8	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			255	50
7773ER	DEFAULT	8	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	8	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			256	50

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	DEFAULT	8	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	9	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	9	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	9	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			226	55
7773ER	DEFAULT	9	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			261	50
7773ER	DEFAULT	9	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	9	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			261,1	50
7773ER	DEFAULT	9	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	1	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			210	55
7773ER	ICAO_A	1	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			220	55

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 400			
7773ER	ICAO_A	1	7	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	2	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	2	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 300			
7773ER	ICAO_A	2	7	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	3	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	3	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 200			
7773ER	ICAO_A	3	7	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	4	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	4	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 100			
7773ER	ICAO_A	4	7	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	5	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	5	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	5	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	6	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	6	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			230	55

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_A	6	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	7	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	7	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	7	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	8	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	8	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	8	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	8	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_A	8	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	8	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			255	50
7773ER	ICAO_A	8	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	9	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	9	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	9	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	9	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			230	55
7773ER	ICAO_A	9	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			240	55
7773ER	ICAO_A	9	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			260	50
7773ER	ICAO_A	9	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 434			
7773ER	ICAO_B	1	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			223	55

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	3 564			
7773ER	ICAO_B	1	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	1	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 396			
7773ER	ICAO_B	2	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			225	55
7773ER	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	3 442			
7773ER	ICAO_B	2	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	2	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 355			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_B	3	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			228	55
7773ER	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	3 314			
7773ER	ICAO_B	3	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	3	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 289			
7773ER	ICAO_B	4	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			231	55
7773ER	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	3 104			
7773ER	ICAO_B	4	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	4	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_B	5	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			236	55
7773ER	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	5	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			245	50
7773ER	ICAO_B	5	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 138			
7773ER	ICAO_B	6	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			241	55
7773ER	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	6	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 067			
7773ER	ICAO_B	7	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			249	55

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_B	7	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 451			
7773ER	ICAO_B	7	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			250	55
7773ER	ICAO_B	7	6	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	8	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	8	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7773ER	ICAO_B	8	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			257	55
7773ER	ICAO_B	8	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 280			
7773ER	ICAO_B	8	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			257	55
7773ER	ICAO_B	8	6	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	8	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	9	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	9	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7773ER	ICAO_B	9	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			261	55
7773ER	ICAO_B	9	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 180			
7773ER	ICAO_B	9	5	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			262	55
7773ER	ICAO_B	9	6	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	9	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	1	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	1	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			225	55
7878R	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	1	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	DEFAULT	2	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	2	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			222	55
7878R	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	2	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	3	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	3	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			230	55
7878R	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	3	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	4	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	4	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			228	55
7878R	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	4	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	5	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			218	55
7878R	DEFAULT	5	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			235	55
7878R	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	5	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	6	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7878R	DEFAULT	6	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			238	55
7878R	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	6	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	7	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			224	55
7878R	DEFAULT	7	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			243	55
7878R	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	7	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	8	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	8	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	8	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			226	55
7878R	DEFAULT	8	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			246	55
7878R	DEFAULT	8	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	8	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	8	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	9	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	9	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	9	3	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			230	55
7878R	DEFAULT	9	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_1			245	55
7878R	DEFAULT	9	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	DEFAULT	9	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	9	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	1	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	1	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 500			
7878R	ICAO_A	1	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	2	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	ICAO_A	2	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	2	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	3	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	3	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	3	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	ICAO_A	4	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	4	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 300			
7878R	ICAO_A	4	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	5	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			224	55
7878R	ICAO_A	5	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 200			
7878R	ICAO_A	5	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	6	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			226	55
7878R	ICAO_A	6	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 100			
7878R	ICAO_A	6	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	7	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	7	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	7	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	8	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	ICAO_A	8	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	8	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	8	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	8	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	8	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	8	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	9	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	9	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	9	3	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	9	4	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_A	9	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	9	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	9	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	1	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	1	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	2	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	2	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	3	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	3	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	4	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			225	55
7878R	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 600			
7878R	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	4	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	5	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 500			
7878R	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	5	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	6	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 400			
7878R	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	6	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	7	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_B	7	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 200			
7878R	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	7	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	8	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	8	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	8	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			240	55
7878R	ICAO_B	8	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	8	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	8	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	8	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
7878R	ICAO_B	9	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	9	2	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	9	3	Zrychlování_Procento	MaxVzlet	FLAP_5			245	55
7878R	ICAO_B	9	4	Stoupání	MaxVzlet	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	9	5	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	9	6	Zrychlování_Procento	MaxStoupání	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	9	7	Stoupání	MaxStoupání	FLAP_0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 275	250	
A300-622R	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 216,8	250	
A300-622R	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 159,4	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 065,5	250	
A300-622R	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		953,9	250	
A300-622R	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	DEFAULT	6	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		870,9	250	
A300-622R	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		979,6	185,2	
A300-622R	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 107,6	204,5	
A300-622R	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 303,7	250	
A300-622R	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		935	189,1	
A300-622R	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 059,7	207,3	
A300-622R	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 241,6	250	
A300-622R	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		890,5	193,1	
A300-622R	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 012,1	210,1	
A300-622R	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 180,8	250	
A300-622R	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		817,4	200	
A300-622R	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		933,4	215,2	
A300-622R	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 081,4	250	
A300-622R	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		729	208,9	
A300-622R	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		839,1	222,1	
A300-622R	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		963,8	250	
A300-622R	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		660,6	216,3	
A300-622R	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		765,7	227,9	
A300-622R	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		876,5	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 275	250	
A300-622R	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 216,8	250	
A300-622R	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 159,4	250	
A300-622R	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 065,5	250	
A300-622R	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300-622R	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		953,9	250	
A300-622R	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A300-622R	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		870,9	250	
A300-622R	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	8				
A300B4-203	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	8	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300B4-203	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	8		2 440	169	
A300B4-203	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 830	189	
A300B4-203	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	209	
A300B4-203	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	8				
A300B4-203	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	8		2 268	174	
A300B4-203	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 701	194	
A300B4-203	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	214	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300B4-203	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	8				
A300B4-203	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	8		2 137	178	
A300B4-203	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 603	198	
A300B4-203	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	218	
A300B4-203	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300B4-203	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	8				
A300B4-203	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	8		1 912	186	
A300B4-203	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 434	206	
A300B4-203	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	226	
A300B4-203	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A300B4-203	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	8				
A300B4-203	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	8		1 688	194	
A300B4-203	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 266	214	
A300B4-203	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	234	
A300B4-203	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A310-304	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 475,7	179,5	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 454,9	250	
A310-304	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 415,7	183	
A310-304	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 392,7	250	
A310-304	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 357	186,6	
A310-304	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 332,3	250	
A310-304	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 234,1	250	
A310-304	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 117,9	250	
A310-304	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		990,5	214,3	
A310-304	DEFAULT	6	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		944,8	250	
A310-304	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		1 167,6	179,4	
A310-304	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 273,6	200,4	
A310-304	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 496,6	250	
A310-304	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		1 115,8	182,9	
A310-304	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 222,3	202,8	
A310-304	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 430,5	250	
A310-304	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		1 065,4	186,5	
A310-304	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 172,6	205,3	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 366,6	250	
A310-304	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		984,3	192,7	
A310-304	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 091,4	209,7	
A310-304	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 262,9	250	
A310-304	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		888,4	200,8	
A310-304	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		994,5	215,7	
A310-304	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 140,7	250	
A310-304	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	1500		747,4	214,2	
A310-304	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		848,6	226,2	
A310-304	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	0		959,5	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 475,7	179,5	
A310-304	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 454,9	250	
A310-304	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 415,7	183	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 392,7	250	
A310-304	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 357	186,6	
A310-304	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 332,3	250	
A310-304	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 234,1	250	
A310-304	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		1 117,9	250	
A310-304	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A310-304	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1500				
A310-304	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1500		990,5	214,3	
A310-304	ICAO_B	6	4	Stoupání	MaxStoupání	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	0		944,8	250	
A310-304	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	0	10 000			
A319-131	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 177,5	200,7	
A319-131	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 320,8	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		997,1	185,3	
A319-131	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 128,9	203,3	
A319-131	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 264	250	
A319-131	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		952,7	189	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 081	206	
A319-131	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		880,8	195,6	
A319-131	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 001,7	210,8	
A319-131	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	DEFAULT	5	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		735,2	169,7	
A319-131	DEFAULT	5	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		793,4	208,8	
A319-131	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		860	221,2	
A319-131	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		964,2	250	
A319-131	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		822,7	181,4	
A319-131	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		972,3	196,5	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 162,8	223,8	
A319-131	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 374,2	250	
A319-131	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		786,5	185,2	
A319-131	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		935,4	199,4	
A319-131	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 115,9	225,3	
A319-131	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 312,1	250	
A319-131	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	ICAO_A	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		751,1	188,9	
A319-131	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		899,4	202,4	
A319-131	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 070,2	226,9	
A319-131	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 252	250	
A319-131	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		693,7	195,4	
A319-131	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		840,2	207,6	
A319-131	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		996,8	230	
A319-131	ICAO_A	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 155,3	250	
A319-131	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_A	5	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	5	4	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		637,2	208,7	
A319-131	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	1		733,4	218,7	
A319-131	ICAO_A	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		869,2	237,4	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	ICAO_A	5	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		987,8	250	
A319-131	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	5	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 177,5	200,7	
A319-131	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 320,8	250	
A319-131	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		997,1	185,3	
A319-131	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 128,9	203,3	
A319-131	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 264	250	
A319-131	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		952,7	189	
A319-131	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 081	206	
A319-131	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		880,8	195,6	
A319-131	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 001,7	210,8	
A319-131	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A319-131	ICAO_B	5	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_B	5	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		793,4	208,8	
A319-131	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		860	221,2	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A319-131	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		964,2	250	
A319-131	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 300,7	208,1	
A320-211	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 243,7	210,7	
A320-211	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 171	250	
A320-211	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 189,2	213,5	
A320-211	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		972,6	201,4	
A320-211	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 101	218,7	
A320-211	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 021	250	
A320-211	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		933,1	205,1	
A320-211	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 056	221,4	
A320-211	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		973,2	250	
A320-211	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		812,1	186,1	
A320-211	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		933,5	201,2	
A320-211	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 119,7	228,2	
A320-211	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 240,5	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		769,5	190,1	
A320-211	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		899,8	204,3	
A320-211	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 069,9	229,9	
A320-211	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 176,4	250	
A320-211	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		730,3	194,1	
A320-211	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		868	207,6	
A320-211	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 021,8	231,7	
A320-211	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 115,4	250	
A320-211	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		670,3	201,2	
A320-211	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		816,4	213,5	
A320-211	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		942	235,2	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	ICAO_A	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 017,5	250	
A320-211	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		640,5	205	
A320-211	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		789,5	216,6	
A320-211	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		899,5	237,1	
A320-211	ICAO_A	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		968,2	250	
A320-211	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 300,7	208,1	
A320-211	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 243,7	210,7	
A320-211	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 171	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 189,2	213,5	
A320-211	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		972,6	201,4	
A320-211	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 101	218,7	
A320-211	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 021	250	
A320-211	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-211	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		933,1	205,1	
A320-211	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 056	221,4	
A320-211	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		973,2	250	
A320-211	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-211	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 372,6	208,6	
A320-232	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 315,7	211	
A320-232	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 260,6	213,6	
A320-232	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 170,7	218,4	
A320-232	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		921,9	210,9	
A320-232	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 033,9	226,5	
A320-232	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		876,3	250	
A320-232	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		776,1	185,4	
A320-232	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		906,7	200,1	
A320-232	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 062	226	
A320-232	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 218,7	250	
A320-232	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		739,7	189,1	
A320-232	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		870	203	
A320-232	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 015,7	227,5	
A320-232	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 160,7	250	
A320-232	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		705	193	
A320-232	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		834,6	206,1	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		971,6	229,2	
A320-232	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 105,4	250	
A320-232	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		650,5	199,8	
A320-232	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		776,9	211,6	
A320-232	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		901,1	232,6	
A320-232	ICAO_A	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 016,8	250	
A320-232	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		568,3	210,7	
A320-232	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		687,3	220,6	
A320-232	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		794,5	238,5	
A320-232	ICAO_A	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		884,4	250	
A320-232	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 372,6	208,6	
A320-232	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 315,7	211	
A320-232	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 260,6	213,6	
A320-232	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M6

A350-941	DEFAULT	1	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	1	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	DEFAULT	1	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 726,5	170,7	60
A350-941	DEFAULT	1	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 862,6	197,2	60
A350-941	DEFAULT	1	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 658	250	60
A350-941	DEFAULT	1	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	2	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	2	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			
A350-941	DEFAULT	2	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 699,9	173,1	60
A350-941	DEFAULT	2	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 812,6	198,6	60
A350-941	DEFAULT	2	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 604,5	250	60
A350-941	DEFAULT	2	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	3	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	3	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	DEFAULT	3	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 662,2	175,6	60
A350-941	DEFAULT	3	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 762,3	200,1	60
A350-941	DEFAULT	3	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 551,6	250	60
A350-941	DEFAULT	3	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	4	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	4	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	4	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 586,1	179,9	60
A350-941	DEFAULT	4	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 679,8	202,7	60
A350-941	DEFAULT	4	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	4	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 465,3	250	60
A350-941	DEFAULT	4	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	5	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	5	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	5	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 491,7	185,3	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	DEFAULT	5	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 586,9	206,4	60
A350-941	DEFAULT	5	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	5	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 365,5	250	60
A350-941	DEFAULT	5	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	6	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	6	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	6	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 399,5	191,1	60
A350-941	DEFAULT	6	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 494,1	210,4	60
A350-941	DEFAULT	6	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	6	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 268,2	250	60
A350-941	DEFAULT	6	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	7	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	7	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	7	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 314	197	60
A350-941	DEFAULT	7	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 407,1	214,7	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	DEFAULT	7	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	7	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 176,3	250	60
A350-941	DEFAULT	7	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	8	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	8	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	8	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 233,3	203,4	60
A350-941	DEFAULT	8	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 325,3	219,6	60
A350-941	DEFAULT	8	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	8	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 089,2	250	60
A350-941	DEFAULT	8	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	M	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	M	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	M	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 185,1	207,6	60
A350-941	DEFAULT	M	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 275,6	222,9	60
A350-941	DEFAULT	M	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	DEFAULT	M	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 036,7	250	60
A350-941	DEFAULT	M	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	1	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	1	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	1	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	1	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 323,2	171	60
A350-941	ICAO_A	1	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 353,1	189,5	60
A350-941	ICAO_A	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 514,1	213,7	60
A350-941	ICAO_A	1	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 673,8	250	60
A350-941	ICAO_A	1	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	2	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	2	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	2	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	2	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 265,7	173,4	60
A350-941	ICAO_A	2	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 315,1	191,2	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_A	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 466,2	214,5	60
A350-941	ICAO_A	2	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 619,3	250	60
A350-941	ICAO_A	2	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	3	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	3	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	3	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	3	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 214,3	175,9	60
A350-941	ICAO_A	3	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 276,7	193	60
A350-941	ICAO_A	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 418,4	215,4	60
A350-941	ICAO_A	3	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 565	250	60
A350-941	ICAO_A	3	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	4	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	4	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	4	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	4	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 138,4	180,3	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_A	4	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 212,8	196,1	60
A350-941	ICAO_A	4	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 340,5	217	60
A350-941	ICAO_A	4	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 476,4	250	60
A350-941	ICAO_A	4	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	5	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	5	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	5	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	5	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 066,3	185,8	60
A350-941	ICAO_A	5	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 139,9	200,3	60
A350-941	ICAO_A	5	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 252,3	219,5	60
A350-941	ICAO_A	5	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 374,5	250	60
A350-941	ICAO_A	5	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	6	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	6	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	6	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_A	6	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		994,4	191,7	60
A350-941	ICAO_A	6	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 064,9	204,8	60
A350-941	ICAO_A	6	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 165,9	222,3	60
A350-941	ICAO_A	6	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 275,1	250	60
A350-941	ICAO_A	6	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	7	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	7	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	7	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	7	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		927	197,8	60
A350-941	ICAO_A	7	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		994,4	209,7	60
A350-941	ICAO_A	7	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 085,3	225,7	60
A350-941	ICAO_A	7	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 181	250	60
A350-941	ICAO_A	7	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	8	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	8	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_A	8	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	8	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		862,4	204,1	60
A350-941	ICAO_A	8	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		927,4	214,9	60
A350-941	ICAO_A	8	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 009,2	229,4	60
A350-941	ICAO_A	8	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 091,2	250	60
A350-941	ICAO_A	8	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	M	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	M	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	M	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	M	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		823,3	208,3	60
A350-941	ICAO_A	M	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		886,5	218,4	60
A350-941	ICAO_A	M	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		963,5	232	60
A350-941	ICAO_A	M	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 036,9	250	60
A350-941	ICAO_A	M	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	1	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_B	1	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			
A350-941	ICAO_B	1	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 726,5	170,7	60
A350-941	ICAO_B	1	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 862,6	197,2	60
A350-941	ICAO_B	1	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 658	250	60
A350-941	ICAO_B	1	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	2	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	2	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			
A350-941	ICAO_B	2	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 699,9	173,1	60
A350-941	ICAO_B	2	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 812,6	198,6	60
A350-941	ICAO_B	2	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 604,5	250	60
A350-941	ICAO_B	2	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	3	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	3	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_B	3	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 662,2	175,6	60
A350-941	ICAO_B	3	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 762,3	200,1	60
A350-941	ICAO_B	3	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 551,6	250	60
A350-941	ICAO_B	3	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	4	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	4	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	4	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 586,1	179,9	60
A350-941	ICAO_B	4	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 679,8	202,7	60
A350-941	ICAO_B	4	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	4	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 465,3	250	60
A350-941	ICAO_B	4	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	5	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	5	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	5	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 491,7	185,3	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_B	5	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 586,9	206,4	60
A350-941	ICAO_B	5	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	5	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 365,5	250	60
A350-941	ICAO_B	5	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	6	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	6	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	6	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 399,5	191,1	60
A350-941	ICAO_B	6	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 494,1	210,4	60
A350-941	ICAO_B	6	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	6	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 268,2	250	60
A350-941	ICAO_B	6	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	7	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	7	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	7	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 314	197	60
A350-941	ICAO_B	7	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 407,1	214,7	60
A350-941	ICAO_B	7	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná nadmořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_B	7	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 176,3	250	60
A350-941	ICAO_B	7	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	8	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	8	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	8	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 233,3	203,4	60
A350-941	ICAO_B	8	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 325,3	219,6	60
A350-941	ICAO_B	8	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	8	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 089,2	250	60
A350-941	ICAO_B	8	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	M	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	M	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	M	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 185,1	207,6	60
A350-941	ICAO_B	M	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 275,6	222,9	60
A350-941	ICAO_B	M	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	M	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 036,7	250	60
A350-941	ICAO_B	M	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			

▼M2

Tabulka I-4 (část 3)

Standardní procedurální kroky při odletu

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 170,7	218,4	
A320-232	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A320-232	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		921,9	210,9	
A320-232	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 033,9	226,5	
A320-232	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A320-232	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		876,3	250	
A320-232	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 235,6	195	
A321-232	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 376	219,7	
A321-232	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 180,9	199	
A321-232	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 316,8	222,2	
A321-232	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 127,9	203	
A321-232	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 259,2	224,8	
A321-232	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 015,1	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 039	209	
A321-232	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 161,6	228,6	
A321-232	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		923,7	250	
A321-232	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		889,6	210	
A321-232	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		969,1	226,5	
A321-232	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		752,3	250	
A321-232	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		819,7	194,9	
A321-232	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		920,7	210,8	
A321-232	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 039,9	234,6	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 125,4	250	
A321-232	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		778,4	198,9	
A321-232	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		874,3	213,7	
A321-232	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		987,1	236,1	
A321-232	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 066,3	250	
A321-232	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		737,9	202,9	
A321-232	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		829,1	216,7	
A321-232	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		936,1	237,7	
A321-232	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 009,5	250	
A321-232	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		670,5	209,9	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		754,2	222,1	
A321-232	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		852,9	240,9	
A321-232	ICAO_A	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		917,2	250	
A321-232	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		551,5	210	
A321-232	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		604,9	219,9	
A321-232	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		685,2	235,3	
A321-232	ICAO_A	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		749,8	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 235,6	195	
A321-232	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 376	219,7	
A321-232	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 180,9	199	
A321-232	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 316,8	222,2	
A321-232	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 127,9	203	
A321-232	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 259,2	224,8	
A321-232	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 015,1	250	
A321-232	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 039	209	
A321-232	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 161,6	228,6	
A321-232	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		923,7	250	
A321-232	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A321-232	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		889,6	210	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A321-232	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		969,1	226,5	
A321-232	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		752,3	250	
A321-232	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 267,7	207,4	
A330-301	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 228,7	208,6	
A330-301	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 176	250	
A330-301	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 190,2	209,8	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 134,5	250	
A330-301	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 126,6	212,1	
A330-301	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		951,6	186,7	
A330-301	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 051,7	215,3	
A330-301	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		986,6	250	
A330-301	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		883,9	193	
A330-301	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		978,1	218,9	
A330-301	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		908,7	250	
A330-301	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		864,2	195	
A330-301	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		956,5	220,1	
A330-301	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		885,7	250	
A330-301	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		722,8	170,7	
A330-301	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		783,9	193	
A330-301	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		965	210,2	
A330-301	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 210,9	250	
A330-301	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		694,4	173,3	
A330-301	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		758,4	194,7	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		938	211,3	
A330-301	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 168,1	250	
A330-301	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		668,3	176	
A330-301	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		734,4	196,4	
A330-301	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		911,9	212,4	
A330-301	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 126,3	250	
A330-301	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		622	180,8	
A330-301	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		698,3	199,8	
A330-301	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		871,8	214,9	
A330-301	ICAO_A	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 057,8	250	
A330-301	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		569,3	186,8	
A330-301	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		663,1	204,4	
A330-301	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		827,1	218,4	
A330-301	ICAO_A	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		977,1	250	
A330-301	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		519,8	193	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		634,2	209,3	
A330-301	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		781	222,2	
A330-301	ICAO_A	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		898,1	250	
A330-301	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		506,2	194,9	
A330-301	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		625,8	210,8	
A330-301	ICAO_A	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		766,4	223,5	
A330-301	ICAO_A	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		875,2	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_A	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 267,7	207,4	
A330-301	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 228,7	208,6	
A330-301	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 176	250	
A330-301	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 190,2	209,8	
A330-301	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 134,5	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 126,6	212,1	
A330-301	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		951,6	186,7	
A330-301	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 051,7	215,3	
A330-301	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		986,6	250	
A330-301	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		883,9	193	
A330-301	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		978,1	218,9	
A330-301	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		908,7	250	
A330-301	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-301	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-301	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		864,2	195	
A330-301	ICAO_B	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		956,5	220,1	
A330-301	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		885,7	250	
A330-301	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 273,5	174,9	
A330-343	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 384,8	213,9	
A330-343	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 340,4	215	
A330-343	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 296,6	216,1	
A330-343	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 180	250	
A330-343	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 224,1	218,3	
A330-343	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 139,2	221,4	
A330-343	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		962,8	197,3	
A330-343	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 054,3	224,5	
A330-343	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		943,3	250	
A330-343	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		869,5	200,8	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		948,6	225	
A330-343	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		842	250	
A330-343	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		839,6	174,8	
A330-343	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		914,2	200,1	
A330-343	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 103,7	218,9	
A330-343	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 253,2	250	
A330-343	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		801,5	177,5	
A330-343	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		885,4	201,7	
A330-343	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 068,3	219,8	
A330-343	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 208,4	250	
A330-343	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		766,4	180,3	
A330-343	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		857,9	203,5	
A330-343	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 033,8	220,9	
A330-343	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 164,8	250	
A330-343	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		717,5	185,3	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		814,6	206,8	
A330-343	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		977,3	223	
A330-343	ICAO_A	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 093,5	250	
A330-343	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		661,1	191,5	
A330-343	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		767	211,2	
A330-343	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		910,6	226,1	
A330-343	ICAO_A	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 011	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		607,1	197,4	
A330-343	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		717	215,3	
A330-343	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		840,3	228,8	
A330-343	ICAO_A	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		929,9	250	
A330-343	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		538	200,4	
A330-343	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		638,8	216,2	
A330-343	ICAO_A	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		743,9	228,1	
A330-343	ICAO_A	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		830,4	250	
A330-343	ICAO_A	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 273,5	174,9	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 384,8	213,9	
A330-343	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 340,4	215	
A330-343	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 296,6	216,1	
A330-343	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 180	250	
A330-343	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 224,1	218,3	
A330-343	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 139,2	221,4	
A330-343	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		962,8	197,3	
A330-343	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 054,3	224,5	
A330-343	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		943,3	250	
A330-343	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A330-343	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		869,5	200,8	
A330-343	ICAO_B	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		948,6	225	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A330-343	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		842	250	
A330-343	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 101,1	215,2	
A340-211	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		973,9	180,5	
A340-211	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 061,1	216,3	
A340-211	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		930,2	183,1	
A340-211	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 021,2	217,3	
A340-211	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		860,1	188,2	
A340-211	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		955,9	219,5	
A340-211	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		779,4	194,9	
A340-211	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		879,4	222,9	
A340-211	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		920,2	250	
A340-211	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		705,2	199,2	
A340-211	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		802	224,4	
A340-211	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		836,4	250	
A340-211	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		519,8	199,2	
A340-211	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		591,5	218,2	
A340-211	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		653,7	223,4	
A340-211	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		622,6	250	
A340-211	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		832,3	177,4	
A340-211	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		890,6	206,8	
A340-211	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 039,6	227,9	
A340-211	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 154,4	250	
A340-211	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		793	180,4	
A340-211	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		855,5	208,3	
A340-211	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		999,1	228,5	
A340-211	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 109,1	250	
A340-211	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		754,7	183	
A340-211	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		820,5	209,4	
A340-211	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		959,1	228,8	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 064,5	250	
A340-211	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		690,8	188,1	
A340-211	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		763	212,2	
A340-211	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		893,8	230	
A340-211	ICAO_A	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		991,5	250	
A340-211	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_A	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		621,5	194,8	
A340-211	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		695,5	216,1	
A340-211	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		818,3	232,2	
A340-211	ICAO_A	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		906,8	250	
A340-211	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		555,3	199,2	
A340-211	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		627,4	218,1	
A340-211	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		742,5	232,6	
A340-211	ICAO_A	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		824,1	250	
A340-211	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		388,7	199,2	
A340-211	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		444,2	212,8	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_A	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	1		500,7	224,8	
A340-211	ICAO_A	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		555,6	235,4	
A340-211	ICAO_A	7	8	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		623	250	
A340-211	ICAO_A	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	7	11	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 101,1	215,2	
A340-211	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		973,9	180,5	
A340-211	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 061,1	216,3	
A340-211	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		930,2	183,1	
A340-211	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 021,2	217,3	
A340-211	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		860,1	188,2	
A340-211	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		955,9	219,5	
A340-211	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		779,4	194,9	
A340-211	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		879,4	222,9	
A340-211	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		920,2	250	
A340-211	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		705,2	199,2	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		802	224,4	
A340-211	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		836,4	250	
A340-211	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-211	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		519,8	199,2	
A340-211	ICAO_B	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		591,5	218,2	
A340-211	ICAO_B	7	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		653,7	223,4	
A340-211	ICAO_B	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		622,6	250	
A340-211	ICAO_B	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-211	ICAO_B	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 638,4	240,3	
A340-642	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	DEFAULT	2	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 481	178,3	
A340-642	DEFAULT	2	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 595,8	241,6	
A340-642	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 415	250	
A340-642	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	DEFAULT	3	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	DEFAULT	3	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 554,9	243	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	DEFAULT	4	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	DEFAULT	4	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 292	203	
A340-642	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 478,5	245,2	
A340-642	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	DEFAULT	5	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	DEFAULT	5	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 373,5	248,4	
A340-642	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	DEFAULT	6	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 185	185,4	
A340-642	DEFAULT	6	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 268,8	249,8	
A340-642	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		868,2	214,9	
A340-642	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		929,6	241,1	
A340-642	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		748,4	250	
A340-642	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_A	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	1	4	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		1 110,7	191,6	
A340-642	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 176,6	225,9	
A340-642	ICAO_A	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 342,4	250	
A340-642	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_A	2	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	2	4	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		1 053,1	194,6	
A340-642	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 135,6	227,4	
A340-642	ICAO_A	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 292,5	250	
A340-642	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_A	3	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	3	4	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		1 002,2	197,7	
A340-642	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 095,6	228,9	
A340-642	ICAO_A	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 243,9	250	
A340-642	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_A	4	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	4	4	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		925,2	203,3	
A340-642	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 029,9	232	
A340-642	ICAO_A	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 164	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_A	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_A	5	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	5	4	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		848,8	210,8	
A340-642	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	1		950,4	236,5	
A340-642	ICAO_A	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	1		1 067,5	250	
A340-642	ICAO_A	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_A	6	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	6	4	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		780,5	219	
A340-642	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	1		875,9	242	
A340-642	ICAO_A	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	1		975,3	250	
A340-642	ICAO_A	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	1+F	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	1+F		556,7	214,9	
A340-642	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	1		601,9	231,3	
A340-642	ICAO_A	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		681,8	244	
A340-642	ICAO_A	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		729,1	250	
A340-642	ICAO_A	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_B	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_B	1	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 638,4	240,3	
A340-642	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_B	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_B	2	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_B	2	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 595,8	241,6	
A340-642	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 415	250	
A340-642	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_B	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_B	3	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_B	3	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 554,9	243	
A340-642	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_B	4	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 383,2	176,9	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_B	4	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 292	203	
A340-642	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 478,5	245,2	
A340-642	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_B	5	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_B	5	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 373,5	248,4	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_B	6	2	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_B	6	3	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	ICAO_B	6	5	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 268,8	249,8	
A340-642	ICAO_B	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	ICAO_B	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A340-642	ICAO_B	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	1+F				
A340-642	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	1+F		868,2	214,9	
A340-642	ICAO_B	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		929,6	241,1	
A340-642	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		748,4	250	
A340-642	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M6**

A350-941	DEFAULT	1	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	1	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			
A350-941	DEFAULT	1	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 726,5	170,7	60
A350-941	DEFAULT	1	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 862,6	197,2	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	DEFAULT	1	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 658	250	60
A350-941	DEFAULT	1	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	2	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	2	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			
A350-941	DEFAULT	2	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 699,9	173,1	60
A350-941	DEFAULT	2	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 812,6	198,6	60
A350-941	DEFAULT	2	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 604,5	250	60
A350-941	DEFAULT	2	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	3	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	3	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			
A350-941	DEFAULT	3	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 662,2	175,6	60
A350-941	DEFAULT	3	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 762,3	200,1	60
A350-941	DEFAULT	3	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 551,6	250	60
A350-941	DEFAULT	3	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	DEFAULT	4	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	4	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	4	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 586,1	179,9	60
A350-941	DEFAULT	4	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 679,8	202,7	60
A350-941	DEFAULT	4	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	4	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 465,3	250	60
A350-941	DEFAULT	4	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	5	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	5	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	5	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 491,7	185,3	60
A350-941	DEFAULT	5	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 586,9	206,4	60
A350-941	DEFAULT	5	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	5	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 365,5	250	60
A350-941	DEFAULT	5	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	6	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	6	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	DEFAULT	6	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 399,5	191,1	60
A350-941	DEFAULT	6	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 494,1	210,4	60
A350-941	DEFAULT	6	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	6	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 268,2	250	60
A350-941	DEFAULT	6	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	7	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	7	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	7	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 314	197	60
A350-941	DEFAULT	7	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 407,1	214,7	60
A350-941	DEFAULT	7	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	7	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 176,3	250	60
A350-941	DEFAULT	7	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	8	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	8	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	8	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 233,3	203,4	60
A350-941	DEFAULT	8	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 325,3	219,6	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	DEFAULT	8	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	8	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 089,2	250	60
A350-941	DEFAULT	8	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	DEFAULT	M	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	DEFAULT	M	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	DEFAULT	M	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 185,1	207,6	60
A350-941	DEFAULT	M	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 275,6	222,9	60
A350-941	DEFAULT	M	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	DEFAULT	M	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 036,7	250	60
A350-941	DEFAULT	M	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	1	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	1	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	1	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	1	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 323,2	171	60
A350-941	ICAO_A	1	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 353,1	189,5	60
A350-941	ICAO_A	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 514,1	213,7	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_A	1	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 673,8	250	60
A350-941	ICAO_A	1	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	2	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	2	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	2	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	2	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 265,7	173,4	60
A350-941	ICAO_A	2	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 315,1	191,2	60
A350-941	ICAO_A	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 466,2	214,5	60
A350-941	ICAO_A	2	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 619,3	250	60
A350-941	ICAO_A	2	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	3	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	3	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	3	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	3	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 214,3	175,9	60
A350-941	ICAO_A	3	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 276,7	193	60
A350-941	ICAO_A	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 418,4	215,4	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_A	3	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 565	250	60
A350-941	ICAO_A	3	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	4	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	4	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	4	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	4	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 138,4	180,3	60
A350-941	ICAO_A	4	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 212,8	196,1	60
A350-941	ICAO_A	4	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 340,5	217	60
A350-941	ICAO_A	4	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 476,4	250	60
A350-941	ICAO_A	4	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	5	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	5	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	5	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	5	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		1 066,3	185,8	60
A350-941	ICAO_A	5	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 139,9	200,3	60
A350-941	ICAO_A	5	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 252,3	219,5	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_A	5	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 374,5	250	60
A350-941	ICAO_A	5	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	6	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	6	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	6	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	6	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		994,4	191,7	60
A350-941	ICAO_A	6	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		1 064,9	204,8	60
A350-941	ICAO_A	6	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 165,9	222,3	60
A350-941	ICAO_A	6	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 275,1	250	60
A350-941	ICAO_A	6	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	7	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	7	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	7	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	7	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		927	197,8	60
A350-941	ICAO_A	7	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		994,4	209,7	60
A350-941	ICAO_A	7	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 085,3	225,7	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_A	7	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 181	250	60
A350-941	ICAO_A	7	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	8	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	8	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	8	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	8	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		862,4	204,1	60
A350-941	ICAO_A	8	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		927,4	214,9	60
A350-941	ICAO_A	8	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 009,2	229,4	60
A350-941	ICAO_A	8	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 091,2	250	60
A350-941	ICAO_A	8	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_A	M	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_A	M	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 500			
A350-941	ICAO_A	M	3	Stoupání	Max. stoupání	D_1+F_U	3 000			
A350-941	ICAO_A	M	4	Zrychlování	Max. stoupání	D_1+F_U		823,3	208,3	60
A350-941	ICAO_A	M	5	Zrychlování	Max. stoupání	D_1_U		886,5	218,4	60
A350-941	ICAO_A	M	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		963,5	232	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_A	M	7	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 036,9	250	60
A350-941	ICAO_A	M	8	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	1	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	1	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			
A350-941	ICAO_B	1	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 726,5	170,7	60
A350-941	ICAO_B	1	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 862,6	197,2	60
A350-941	ICAO_B	1	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 658	250	60
A350-941	ICAO_B	1	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	2	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	2	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			
A350-941	ICAO_B	2	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 699,9	173,1	60
A350-941	ICAO_B	2	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 812,6	198,6	60
A350-941	ICAO_B	2	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 604,5	250	60
A350-941	ICAO_B	2	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_B	3	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	3	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_D	1 000			
A350-941	ICAO_B	3	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 662,2	175,6	60
A350-941	ICAO_B	3	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 762,3	200,1	60
A350-941	ICAO_B	3	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 551,6	250	60
A350-941	ICAO_B	3	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	4	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	4	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	4	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 586,1	179,9	60
A350-941	ICAO_B	4	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 679,8	202,7	60
A350-941	ICAO_B	4	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	4	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 465,3	250	60
A350-941	ICAO_B	4	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	5	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	5	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_B	5	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 491,7	185,3	60
A350-941	ICAO_B	5	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 586,9	206,4	60
A350-941	ICAO_B	5	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	5	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 365,5	250	60
A350-941	ICAO_B	5	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	6	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	6	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	6	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 399,5	191,1	60
A350-941	ICAO_B	6	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 494,1	210,4	60
A350-941	ICAO_B	6	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	6	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 268,2	250	60
A350-941	ICAO_B	6	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	7	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	7	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	7	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 314	197	60
A350-941	ICAO_B	7	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 407,1	214,7	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_B	7	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	7	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 176,3	250	60
A350-941	ICAO_B	7	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	8	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	8	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	8	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 233,3	203,4	60
A350-941	ICAO_B	8	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 325,3	219,6	60
A350-941	ICAO_B	8	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	8	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 089,2	250	60
A350-941	ICAO_B	8	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
A350-941	ICAO_B	M	1	Vzlet	Max. vzlet	D_1+F_D				
A350-941	ICAO_B	M	2	Stoupání	Max. vzlet	D_1+F_U	1 000			
A350-941	ICAO_B	M	3	Zrychlování	Max. vzlet	D_1+F_U		1 185,1	207,6	60
A350-941	ICAO_B	M	4	Zrychlování	Max. vzlet	D_1_U		1 275,6	222,9	60
A350-941	ICAO_B	M	5	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	3 000			
A350-941	ICAO_B	M	6	Zrychlování	Max. stoupání	D_ZERO		1 036,7	250	60

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A350-941	ICAO_B	M	7	Stoupání	Max. stoupání	D_ZERO	10 000			
ATR72	DEFAULT	1	1	Vzlet	Max. vzlet	15				
ATR72	DEFAULT	1	2	Stoupání	Max. vzlet	15	1 000			
ATR72	DEFAULT	1	3	Zrychlování	Max. stoupání	INTR		885	133,3	39,1
ATR72	DEFAULT	1	4	Zrychlování	Max. stoupání	ZERO		1 040	142,4	35,6
ATR72	DEFAULT	1	5	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	3 000			
ATR72	DEFAULT	1	6	Zrychlování	Max. stoupání	ZERO		964	168,3	38,9
ATR72	DEFAULT	1	7	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	5 500			
ATR72	DEFAULT	1	8	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	7 500			
ATR72	DEFAULT	1	9	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	10 000			
ATR72	DEFAULT	2	1	Vzlet	Max. vzlet	15				
ATR72	DEFAULT	2	2	Stoupání	Max. vzlet	15	1 000			
ATR72	DEFAULT	2	3	Zrychlování	Max. stoupání	INTR		900	138	31,7
ATR72	DEFAULT	2	4	Zrychlování	Max. stoupání	ZERO		995	147,3	32,2
ATR72	DEFAULT	2	5	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	3 000			
ATR72	DEFAULT	2	6	Zrychlování	Max. stoupání	ZERO		962	168,3	32,1

▼**M6**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
ATR72	DEFAULT	2	7	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	5 500			
ATR72	DEFAULT	2	8	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	7 500			
ATR72	DEFAULT	2	9	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	10 000			
ATR72	DEFAULT	3	1	Vzlet	Max. vzlet	15				
ATR72	DEFAULT	3	2	Stoupání	Max. vzlet	15	1 000			
ATR72	DEFAULT	3	3	Zrychlování	Max. stoupání	INTR		890	139,8	24,5
ATR72	DEFAULT	3	4	Zrychlování	Max. stoupání	ZERO		942	149,2	27,9
ATR72	DEFAULT	3	5	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	3 000			
ATR72	DEFAULT	3	6	Zrychlování	Max. stoupání	ZERO		907	168,3	27,8
ATR72	DEFAULT	3	7	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	5 500			
ATR72	DEFAULT	3	8	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	7 500			
ATR72	DEFAULT	3	9	Stoupání	Max. stoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

A380-841	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 306	238,9	
A380-841	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		843	196,7	
A380-841	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		994,4	242,4	
A380-841	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		783	202,7	
A380-841	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		925	244,4	
A380-841	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	8	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	8	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	8	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		622,4	220	
A380-841	DEFAULT	8	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		744,8	251,7	
A380-841	DEFAULT	8	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	8	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 049,1	175,1	
A380-841	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 257,9	233,9	
A380-841	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 403,3	250	
A380-841	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 005,4	177,7	
A380-841	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 217,2	234,1	
A380-841	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 355,3	250	
A380-841	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		965,1	180,3	
A380-841	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 177,8	234,5	
A380-841	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 308,6	250	
A380-841	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		912,3	184,9	
A380-841	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 113,9	235,4	
A380-841	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 231,9	250	
A380-841	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		850,1	190,8	
A380-841	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 038,8	237,1	
A380-841	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 141,2	250	
A380-841	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		789,5	196,9	
A380-841	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		965,9	239,1	
A380-841	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 053	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		735,4	203,1	
A380-841	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		900,3	241,6	
A380-841	ICAO_A	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		973,7	250	
A380-841	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	8	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	8	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	8	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	8	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		587,9	220	
A380-841	ICAO_A	8	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		722,8	249,2	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	ICAO_A	8	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		762,6	250	
A380-841	ICAO_A	8	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 306	238,9	
A380-841	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		843	196,7	
A380-841	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		994,4	242,4	
A380-841	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	ICAO_B	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		783	202,7	
A380-841	ICAO_B	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		925	244,4	
A380-841	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	8	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	8	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	8	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		622,4	220	
A380-841	ICAO_B	8	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		744,8	251,7	
A380-841	ICAO_B	8	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-841	ICAO_B	8	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 269	239,2	
A380-861	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 446,4	250	
A380-861	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 315,9	250	
A380-861	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		840	196,4	
A380-861	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 003	242,5	
A380-861	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 139	250	
A380-861	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		930,4	244,6	
A380-861	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	8	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	8	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	8	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		618,5	220	
A380-861	DEFAULT	8	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		746,6	251,8	
A380-861	DEFAULT	8	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	DEFAULT	8	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 057,7	175,1	
A380-861	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 257,2	233,9	
A380-861	ICAO_A	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 386,8	250	
A380-861	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 012,5	177,6	
A380-861	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 208,1	233,8	
A380-861	ICAO_A	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 339,4	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		970	180,2	
A380-861	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 168,2	234,1	
A380-861	ICAO_A	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 293	250	
A380-861	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		908,4	184,8	
A380-861	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 103,5	235	
A380-861	ICAO_A	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 216,8	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		847,3	190,5	
A380-861	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		1 029,6	236,5	
A380-861	ICAO_A	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 129,4	250	
A380-861	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	6	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	6	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	6	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	6	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		786	196,7	
A380-861	ICAO_A	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		955,7	238,5	
A380-861	ICAO_A	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 041,8	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	ICAO_A	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	7	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	7	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	7	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	7	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		728,1	203,1	
A380-861	ICAO_A	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		886,1	241,1	
A380-861	ICAO_A	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		959,3	250	
A380-861	ICAO_A	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	8	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	8	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	8	3	Stoupání	MaxStoupání	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	8	4	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		577,2	220	
A380-861	ICAO_A	8	5	Zrychlování	MaxStoupání	D_1		705,6	248,6	
A380-861	ICAO_A	8	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		749,1	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	ICAO_A	8	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 269	239,2	
A380-861	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 446,4	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 315,9	250	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	6	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	6	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		840	196,4	
A380-861	ICAO_B	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		1 003	242,5	
A380-861	ICAO_B	6	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 139	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
A380-861	ICAO_B	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	7	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	7	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	ICAO_B	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		930,4	244,6	
A380-861	ICAO_B	7	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	ICAO_B	7	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	8	1	Vzlet	MaxVzlet	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	8	2	Stoupání	MaxVzlet	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	8	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_1+F		618,5	220	
A380-861	ICAO_B	8	4	Zrychlování	MaxVzlet	D_1		746,6	251,8	
A380-861	ICAO_B	8	5	Stoupání	MaxStoupání	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	8	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
BAC111	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	8				
BAC111	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	8		1 942	158	
BAC111	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT1		1 457	178	
BAC111	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT1		1 000	198	
BAC111	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	8				
BAC111	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	8		1 809	163	
BAC111	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT1		1 357	183	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
BAC111	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT1		1 000	203	
BAC111	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	8				
BAC111	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	8		1 665	169	
BAC111	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT1		1 249	189	
BAC111	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT1		1 000	209	
BAC111	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
BAC111	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	18				
BAE146	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	18		970	171	
BAE146	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		900	201	
BAE146	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		900	250	
BAE146	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	18				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
BAE146	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	18		801	178	
BAE146	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	208	
BAE146	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	250	
BAE146	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	18				
BAE146	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	18		671	184	
BAE146	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		500	214	
BAE146	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
BAE146	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		500	250	
BAE146	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	18				
BAE300	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	18		920	176	
BAE300	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		900	206	
BAE300	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		900	250	
BAE300	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
BAE300	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	18				
BAE300	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	18		762	183	
BAE300	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	213	
BAE300	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		750	250	
BAE300	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	18				
BAE300	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	18		622	189	
BAE300	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		500	219	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
BAE300	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		500	250	
BAE300	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
BEC58P	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
BEC58P	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 040	115	
BEC58P	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
BEC58P	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 040	130	
BEC58P	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
BEC58P	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
BEC58P	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
BEC58P	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CIT3	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
CIT3	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	20		1 146	149	
CIT3	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	20	1 500			
CIT3	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 146	174	
CIT3	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CIT3	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 503	250	
CIT3	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CIT3	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CIT3	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CL600	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
CL600	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	20		1 554	163	
CL600	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	20	1 500			
CL600	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 554	200	
CL600	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CL600	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 771	250	
CL600	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CL600	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CL600	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CL601	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
CL601	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	20		1 673	177	
CL601	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	20	1 500			
CL601	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 673	200	
CL601	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CL601	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 724	250	
CL601	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CL601	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CL601	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA172	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	ZERO-C				
CNA172	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO-C		500	75	
CNA172	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	ZERO-C	1 000			
CNA172	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO-C		500	80	
CNA172	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-C	3 000			
CNA172	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-C	5 000			
CNA172	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-C	8 000			
CNA182	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	F-20D				
CNA182	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	F-20D		500	80	
CNA182	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	ZERO	1 000			
CNA182	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		500	85	
CNA182	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CNA182	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 000			
CNA182	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	8 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA182	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA208	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	F-20D				
CNA208	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	F-20D		915	104	
CNA208	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	ZERO	1 000			
CNA208	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		846	115	
CNA208	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	2 000			
CNA208	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	4 000			
CNA208	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	6 000			
CNA208	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	8 000			
CNA208	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA441	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
CNA441	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 216	120	
CNA441	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 216	140	
CNA441	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA441	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CNA441	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CNA441	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA500	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
CNA500	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	12		997	131	
CNA500	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	12	1 500			
CNA500	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		997	200	
CNA500	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CNA500	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 459	250	
CNA500	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CNA500	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CNA500	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA510	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_15				
CNA510	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_15	535			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA510	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_15		1 500	138,3	
CNA510	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	D_15	1 500			
CNA510	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	3 000			
CNA510	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	5 500			
CNA510	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	7 500			
CNA510	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_0	1	1	Vzlet	MaxVzlet	ZERO_D				
CNA510	FLAPS_0	1	2	Stoupání	MaxVzlet	ZERO_D	601			
CNA510	FLAPS_0	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO_D		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_0	1	4	Stoupání	MaxVzlet	ZERO_D	1 500			
CNA510	FLAPS_0	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_0	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA510	FLAPS_0	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_0	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_0	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_0	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_15	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_15				
CNA510	FLAPS_15	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_15	535			
CNA510	FLAPS_15	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_15		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_15	1	4	Stoupání	MaxVzlet	D_15	1 500			
CNA510	FLAPS_15	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_15	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	3 000			
CNA510	FLAPS_15	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_15	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_15	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_15	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA525C	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D-15				
CNA525C	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D-15	482,5			
CNA525C	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	D-15		1 500	140,3	
CNA525C	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	D-15	1 500			
CNA525C	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 500	171	
CNA525C	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	3 000			
CNA525C	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 000	250	
CNA525C	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	5 500			
CNA525C	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	7 500			
CNA525C	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	10 000			
CNA55B	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_15				
CNA55B	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_15	379			
CNA55B	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	D_15	1 500			
CNA55B	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 500	171,5	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA55B	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	3 000			
CNA55B	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	5 500			
CNA55B	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	7 500			
CNA55B	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	1	Vzlet	MaxVzlet	ZERO_D				
CNA55B	FLAPS_0	1	2	Stoupání	MaxVzlet	ZERO_D	420			
CNA55B	FLAPS_0	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO_D		1 500	156	
CNA55B	FLAPS_0	1	4	Stoupání	MaxVzlet	ZERO_D	1 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 500	181,1	
CNA55B	FLAPS_0	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_0	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA55B	FLAPS_0	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D_15				
CNA55B	FLAPS_15	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D_15	379			
CNA55B	FLAPS_15	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	4	Stoupání	MaxVzlet	D_15	1 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 500	171,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_15	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	7 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO_C	10 000			
CNA560E	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
CNA560E	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	277			
CNA560E	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 500	161,7	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA560E	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	15	1 500			
CNA560E	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	15		1 500	186,7	
CNA560E	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CNA560E	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
CNA560E	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CNA560E	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CNA560E	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA560U	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
CNA560U	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 200	148	
CNA560U	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	15	1 500			
CNA560U	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 500	175	
CNA560U	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CNA560U	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 500	250	
CNA560U	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CNA560U	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA560U	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
CNA560XL	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 500	158	
CNA560XL	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	15	1 500			
CNA560XL	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 500	185	
CNA560XL	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 500	250	
CNA560XL	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA680	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
CNA680	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	386			
CNA680	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 000	140,6	
CNA680	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	15	1 500			
CNA680	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	15		1 500	175	
CNA680	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CNA680	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA680	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CNA680	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CNA680	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA750	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
CNA750	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	277			
CNA750	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 500	161,7	
CNA750	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	15	1 500			
CNA750	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	15		1 500	186,7	
CNA750	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CNA750	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
CNA750	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CNA750	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CNA750	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_15	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
CNA750	FLAP_15	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	277			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA750	FLAP_15	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 500	161,7	
CNA750	FLAP_15	1	4	Stoupání	MaxVzlet	15	1 500			
CNA750	FLAP_15	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	15		1 500	186,7	
CNA750	FLAP_15	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_15	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
CNA750	FLAP_15	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_15	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_15	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_5	1	1	Vzlet	MaxVzlet	5				
CNA750	FLAP_5	1	2	Stoupání	MaxVzlet	5	285			
CNA750	FLAP_5	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 500	168,9	
CNA750	FLAP_5	1	4	Stoupání	MaxVzlet	5	1 500			
CNA750	FLAP_5	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 500	193,9	
CNA750	FLAP_5	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_5	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CNA750	FLAP_5	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_5	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_5	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	595			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	555			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	525			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	485			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	465			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	0-204	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	485			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	4	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	615			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	575			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	545			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	0-204	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	505			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	0-250	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	455			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	4	Stoupání	MaxStoupání	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	4	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	3	Stoupání	MaxVzlet	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
CVR580	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 907	130	
CVR580	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 430	150	
CVR580	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CVR580	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
CVR580	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 557	136	
CVR580	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 168	156	
CVR580	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
CVR580	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 321	140	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
CVR580	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		991	160	
CVR580	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
DC1010	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 904	159	
DC1010	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 428	174	
DC1010	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	189	
DC1010	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC1010	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
DC1010	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 799	163	
DC1010	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 350	178	
DC1010	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	193	
DC1010	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
DC1010	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 670	167	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC1010	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 253	182	
DC1010	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	197	
DC1010	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
DC1010	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 494	174	
DC1010	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 121	189	
DC1010	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	204	
DC1010	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC1010	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
DC1010	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 335	180	
DC1010	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 002	195	
DC1010	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	210	
DC1010	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC1010	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 191	186	
DC1010	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		894	201	
DC1010	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		800	216	
DC1010	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		800	250	
DC1010	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC1040	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 255	175	
DC1040	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 692	190	
DC1040	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	205	
DC1040	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC1040	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC1040	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 146	178	
DC1040	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 610	193	
DC1040	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	208	
DC1040	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC1040	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC1040	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 050	181	
DC1040	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 538	196	
DC1040	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	211	
DC1040	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC1040	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 859	187	
DC1040	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 395	202	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC1040	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	217	
DC1040	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC1040	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 639	195	
DC1040	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 229	210	
DC1040	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	225	
DC1040	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC1040	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC1040	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 436	203	
DC1040	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 077	218	
DC1040	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	233	
DC1040	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC1040	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC1040	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 170	211	
DC1040	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		878	226	
DC1040	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		800	241	
DC1040	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		800	250	
DC1040	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
DC3	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	400			
DC3	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	126	
DC3	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC3	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
DC3	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	400			
DC3	DEFAULT	2	3	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		800	130	
DC3	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC3	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
DC3	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	400			
DC3	DEFAULT	3	3	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		633	134	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC3	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
DC6	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		818	135	
DC6	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
DC6	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		643	143	
DC6	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC6	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
DC6	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		498	149	
DC6	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC850	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC850	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 205	149	
DC850	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 654	169	
DC850	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	189	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC850	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC850	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC850	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 089	153	
DC850	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 567	173	
DC850	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	193	
DC850	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC850	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC850	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC850	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 930	158	
DC850	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 448	178	
DC850	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	198	
DC850	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	15				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC850	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC850	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 743	165	
DC850	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 308	185	
DC850	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	205	
DC850	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC850	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC850	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 541	173	
DC850	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 156	193	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC850	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	213	
DC850	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC850	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC850	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 397	180	
DC850	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 048	200	
DC850	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	220	
DC850	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC850	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC860	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC860	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		2 055	160	
DC860	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 541	180	
DC860	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	200	
DC860	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC860	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC860	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC860	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 959	164	
DC860	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 470	184	
DC860	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	204	
DC860	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC860	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC860	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 827	168	
DC860	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 371	188	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC860	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	208	
DC860	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC860	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC860	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 668	175	
DC860	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 251	195	
DC860	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	215	
DC860	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC860	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC860	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC860	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 491	182	
DC860	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 118	202	
DC860	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	222	
DC860	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC860	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC860	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 394	187	
DC860	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 046	207	
DC860	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	227	
DC860	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC860	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC860	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 275	192	
DC860	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		956	212	
DC860	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		900	232	
DC860	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC860	DEFAULT	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		900	250	
DC860	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC870	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC870	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		2 405	160	
DC870	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 804	180	
DC870	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	200	
DC870	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC870	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC870	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC870	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		2 289	164	
DC870	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 717	184	
DC870	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	204	
DC870	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC870	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC870	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		2 129	168	
DC870	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 597	188	
DC870	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	208	
DC870	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC870	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC870	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 938	175	
DC870	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 454	195	
DC870	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	215	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC870	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC870	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC870	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 727	182	
DC870	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 295	202	
DC870	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	222	
DC870	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC870	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC870	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC870	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 611	187	
DC870	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 209	207	
DC870	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	227	
DC870	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC870	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC870	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 470	192	
DC870	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 103	212	
DC870	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	232	
DC870	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC8QN	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		2 055	160	
DC8QN	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 541	180	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC8QN	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	200	
DC8QN	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC8QN	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 959	164	
DC8QN	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 470	184	
DC8QN	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	204	
DC8QN	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC8QN	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC8QN	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 827	168	
DC8QN	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 371	188	
DC8QN	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	208	
DC8QN	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC8QN	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC8QN	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 668	175	
DC8QN	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 251	195	
DC8QN	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	215	
DC8QN	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC8QN	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 491	182	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC8QN	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 118	202	
DC8QN	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	222	
DC8QN	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC8QN	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 394	187	
DC8QN	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		1 046	207	
DC8QN	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	227	
DC8QN	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC8QN	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
DC8QN	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 275	192	
DC8QN	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	INT		956	212	
DC8QN	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		900	232	
DC8QN	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		900	250	
DC8QN	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC8QN	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC910	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC910	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 296	136	
DC910	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 722	146	
DC910	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	181	
DC910	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC910	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC910	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 070	143	
DC910	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 553	153	
DC910	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	188	
DC910	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC910	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC910	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 901	149	
DC910	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 426	159	
DC910	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	194	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC910	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC930	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC930	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 741	154	
DC930	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 306	164	
DC930	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	199	
DC930	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC930	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC930	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC930	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 559	161	
DC930	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 169	171	
DC930	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	206	
DC930	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC930	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC930	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 406	168	
DC930	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 055	178	
DC930	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	213	
DC930	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC93LW	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 741	154	
DC93LW	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 306	164	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC93LW	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	199	
DC93LW	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC93LW	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 559	161	
DC93LW	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 169	171	
DC93LW	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	206	
DC93LW	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC93LW	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC93LW	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 406	168	
DC93LW	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 055	178	
DC93LW	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	213	
DC93LW	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC950	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC950	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC950	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 983	159	
DC950	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 487	169	
DC950	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	204	
DC950	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC950	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC950	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 843	164	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC950	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 382	174	
DC950	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	209	
DC950	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC950	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC950	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 698	170	
DC950	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 274	180	
DC950	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	215	
DC950	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC950	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC95HW	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 983	159	
DC95HW	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 487	169	
DC95HW	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	204	
DC95HW	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC95HW	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC95HW	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 843	164	
DC95HW	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 382	174	
DC95HW	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	209	
DC95HW	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC95HW	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC95HW	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 698	170	
DC95HW	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 274	180	
DC95HW	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	215	
DC95HW	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC9Q7	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 296	136	
DC9Q7	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 722	146	
DC9Q7	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	181	
DC9Q7	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC9Q7	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC9Q7	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		2 070	143	
DC9Q7	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 553	153	
DC9Q7	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	188	
DC9Q7	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC9Q7	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC9Q7	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 901	149	
DC9Q7	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 426	159	
DC9Q7	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	194	
DC9Q7	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC9Q9	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 741	154	
DC9Q9	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 306	164	
DC9Q9	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	199	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC9Q9	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC9Q9	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 559	161	
DC9Q9	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 169	171	
DC9Q9	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	206	
DC9Q9	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DC9Q9	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DC9Q9	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 406	168	
DC9Q9	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	5		1 055	178	
DC9Q9	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INT		1 000	213	
DC9Q9	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DHC6	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
DHC6	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
DHC6	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		952	98	
DHC6	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DHC6	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DHC6	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DHC6	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
DHC6QP	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		952	98	
DHC6QP	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DHC7	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
DHC7	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
DHC7	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	25		933	102	
DHC7	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	10		700	122	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná namořská výška (ft)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DHC7	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DHC7	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		700	160	
DHC7	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DHC7	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DHC7	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DHC8	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
DHC8	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
DHC8	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 491	110	
DHC8	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 119	125	
DHC8	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DHC8	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 119	165	
DHC8	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DHC8	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DHC8	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

Tabulka I-4 (část 4)

Standardní procedurální kroky při odletu

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DHC830	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
DHC830	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
DHC830	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 280	122	
DHC830	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		960	137	
DHC830	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
DHC830	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		960	179	
DHC830	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
DHC830	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
DHC830	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DO228	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	FLAPS1				
DO228	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	FLAPS1		1 000	101	
DO228	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	ZERO	1 000			
DO228	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	122	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DO228	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	2 000			
DO228	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	4 000			
DO228	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	6 000			
DO228	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	8 000			
DO228	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
DO328	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	F12-D				
DO328	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	F12-D		1 000	120	
DO328	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	ZERO	1 000			
DO328	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 000	130	
DO328	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	2 000			
DO328	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	4 000			
DO328	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	6 000			
DO328	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	8 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
DO328	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		1 972,9	114	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 153,3	130,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 276	145,3	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 313,3	158,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	8	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 288,2	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	9	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	10	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	11	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	TO_DN	200			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
ECLIPSE500	DEFAULT	2	3	Stoupání	MaxVzlet	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		1 803,3	114,8	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		1 971,7	131,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 087,6	145,6	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 124,1	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	8	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 102,8	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	9	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	10	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	11	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	3	Stoupání	MaxVzlet	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		1 760,4	115	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		1 926,2	131,4	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
ECLIPSE500	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 039,6	145,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 075,3	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	8	Zrychlování	MaxStoupání	UP_UP		2 054,5	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	9	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	10	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	11	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	4	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 798,3	113,9	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	5	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 951,8	130,7	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	6	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		2 043,9	145,3	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	7	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		2 054,7	158,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	8	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 998,7	170	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
ECLIPSE500	HI_ALT	1	9	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	10	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	11	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	3	Stoupání	MaxVzlet	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	4	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 637	114,8	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	5	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 780,8	131,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	6	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 868,3	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	7	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 880,3	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	8	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 838,2	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	9	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	10	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	11	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
ECLIPSE500	HI_ALT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	3	Stoupání	MaxVzlet	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	4	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 595,5	115	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	5	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 736,8	131,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	6	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 823,1	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	7	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 835,6	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	8	Zrychlování	OmezenéStoupání	UP_UP		1 794,8	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	9	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	10	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	11	Stoupání	OmezenéStoupání	UP_UP	10 000			
EMB120	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
EMB120	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
EMB120	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		460	130	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB120	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		345	135	
EMB120	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	143	
EMB120	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB120	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB120	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB120	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 367	220	
EMB145	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB145	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 334	220	
EMB145	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 315	220	
EMB145	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB145	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 293	220	
EMB145	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 200			
EMB145	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 465	220	
EMB14L	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB14L	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 420	220	
EMB14L	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB14L	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 395	220	
EMB14L	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 366	220	
EMB14L	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB14L	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 335	220	
EMB14L	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 298	220	
EMB14L	DEFAULT	6	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB14L	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB170	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 936	196	
EMB170	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 339	240	
EMB170	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB170	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 836	197,1	
EMB170	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 228	240	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB170	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB170	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 772	200,9	
EMB170	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 120	240	
EMB170	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB170	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 650	195	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB170	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 035	240	
EMB170	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB170	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 617	198,1	
EMB170	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 944	240	
EMB170	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB170	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB170	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 546	200,4	
EMB170	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 850	240	
EMB170	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB170	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 899	195,5	
EMB170	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 301	240	
EMB170	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB170	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB170	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 823	198,2	
EMB170	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 195	240	
EMB170	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB170	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 743	201	
EMB170	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 085	240	
EMB170	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB175	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 900	196	
EMB175	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 308	240	
EMB175	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB175	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 823	198,1	
EMB175	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 190	240	
EMB175	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB175	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB175	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 745	200,3	
EMB175	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 086	240	
EMB175	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB175	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 634	195	
EMB175	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 979	240	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB175	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB175	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 568	198,5	
EMB175	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 885	240	
EMB175	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB175	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB175	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 499	201,3	
EMB175	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 794	240	
EMB175	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB175	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 818	195,5	
EMB175	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 202	240	
EMB175	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB175	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 744	197,1	
EMB175	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 099	240	
EMB175	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB175	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 668	200,8	
EMB175	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 996	240	
EMB175	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB175	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 685	194,5	
EMB190	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 041	250	
EMB190	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 616	197,1	
EMB190	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 944	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB190	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 546	199,7	
EMB190	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 850	250	
EMB190	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB190	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 416	205,2	
EMB190	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 677	250	
EMB190	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 652	194,1	
EMB190	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 012	250	
EMB190	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB190	ICAO_A	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 582	196,6	
EMB190	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 918	250	
EMB190	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 513	199,4	
EMB190	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 826	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB190	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 382	204,8	
EMB190	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 658	250	
EMB190	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 899	194,4	
EMB190	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB190	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 171	250	
EMB190	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 824	197	
EMB190	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 069	250	
EMB190	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 628	199,7	

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB190	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 969	250	
EMB190	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB190	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 603	205,1	
EMB190	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 784	250	
EMB190	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB195	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 622	195	
EMB195	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 965	250	
EMB195	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 556	197,6	
EMB195	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 872	250	
EMB195	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB195	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 489	200,2	
EMB195	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 781	250	
EMB195	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 364	205,7	
EMB195	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 615	250	
EMB195	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB195	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 605	196,5	
EMB195	ICAO_A	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 930	250	
EMB195	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 538	198,1	
EMB195	ICAO_A	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 871	250	
EMB195	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB195	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 467	201,3	
EMB195	ICAO_A	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 768	250	
EMB195	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 336	206,2	
EMB195	ICAO_A	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 607	250	
EMB195	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB195	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 732	194,8	
EMB195	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 988	250	
EMB195	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 664	197	
EMB195	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 895	250	
EMB195	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB195	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 485	195	
EMB195	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 800	250	
EMB195	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	1				
EMB195	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 468	205,4	
EMB195	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 631	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
EMB195	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
F10062	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
F10062	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		2 196	154	
F10062	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 647	169	
F10062	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	184	
F10062	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
F10062	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 982	161	
F10062	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 487	176	
F10062	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	191	
F10062	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
F10062	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 819	167	
F10062	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 364	182	
F10062	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	197	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
F10062	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
F10065	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		2 446	157	
F10065	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 835	172	
F10065	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	187	
F10065	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	TO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
F10065	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
F10065	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		2 218	165	
F10065	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 664	180	
F10065	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	195	
F10065	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
F10065	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		2 021	171	
F10065	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	TO		1 516	186	
F10065	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	201	
F10065	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	TO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	6				
F28MK2	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	6		2 229	155	
F28MK2	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 672	170	
F28MK2	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	185	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
F28MK2	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
F28MK2	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	6				
F28MK2	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	6		2 011	162	
F28MK2	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 508	177	
F28MK2	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	192	
F28MK2	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
F28MK2	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	6				
F28MK4	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	6		2 103	152	
F28MK4	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 578	167	
F28MK4	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	182	
F28MK4	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	6				
F28MK4	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	6		1 941	157	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
F28MK4	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	ZERO		1 456	172	
F28MK4	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	187	
F28MK4	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	6				
F28MK4	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	6		1 743	165	
F28MK4	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	6		1 307	180	
F28MK4	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	195	
F28MK4	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
F28MK4	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
FAL20	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
FAL20	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 388	152	
FAL20	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	10	1 500			
FAL20	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 388	162	
FAL20	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 041	177	
FAL20	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
FAL20	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 432	250	
FAL20	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
FAL20	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
FAL20	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
GII	DEFAULT	1	1	Vzlet	OmezenéVzlet	T-20-D				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
GII	DEFAULT	1	2	Stoupání	OmezenéVzlet	T-20-D	35			
GII	DEFAULT	1	3	Zrychlování	OmezenéVzlet	T-20-D		1 500	162	
GII	DEFAULT	1	4	Stoupání	OmezenéVzlet	T-20-D	400			
GII	DEFAULT	1	5	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	520			
GII	DEFAULT	1	6	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	1 500			
GII	DEFAULT	1	7	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	3 000			
GII	DEFAULT	1	8	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 675	192	
GII	DEFAULT	1	9	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 775	250	
GII	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	5 500			
GII	DEFAULT	1	11	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	7 500			
GII	DEFAULT	1	12	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	10 000			
GII	QF_FULL	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T-20-D				
GII	QF_FULL	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T-20-D	35			
GII	QF_FULL	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T-20-D		1 500	162	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
GII	QF_FULL	1	4	Stoupání	MaxVzlet	T-20-D	400			
GII	QF_FULL	1	5	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	520			
GII	QF_FULL	1	6	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	1 500			
GII	QF_FULL	1	7	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	3 000			
GII	QF_FULL	1	8	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 675	192	
GII	QF_FULL	1	9	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 775	250	
GII	QF_FULL	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	5 500			
GII	QF_FULL	1	11	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	7 500			
GII	QF_FULL	1	12	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	10 000			
GIIB	DEFAULT	1	1	Vzlet	OmezenéVzlet	T-20-D				
GIIB	DEFAULT	1	2	Stoupání	OmezenéVzlet	T-20-D	35			
GIIB	DEFAULT	1	3	Zrychlování	OmezenéVzlet	T-20-D		1 500	156	
GIIB	DEFAULT	1	4	Stoupání	OmezenéVzlet	T-20-D	400			
GIIB	DEFAULT	1	5	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	520			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
GIIB	DEFAULT	1	6	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	1 500			
GIIB	DEFAULT	1	7	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	3 000			
GIIB	DEFAULT	1	8	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 675	192	
GIIB	DEFAULT	1	9	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 775	250	
GIIB	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	5 500			
GIIB	DEFAULT	1	11	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	7 500			
GIIB	DEFAULT	1	12	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	10 000			
GIIB	QF_FULL	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T-20-D				
GIIB	QF_FULL	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T-20-D	35			
GIIB	QF_FULL	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T-20-D		1 500	156	
GIIB	QF_FULL	1	4	Stoupání	MaxVzlet	T-20-D	400			
GIIB	QF_FULL	1	5	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	520			
GIIB	QF_FULL	1	6	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	1 500			
GIIB	QF_FULL	1	7	Stoupání	OmezenéStoupání	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
GIIB	QF_FULL	1	8	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 675	192	
GIIB	QF_FULL	1	9	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 775	250	
GIIB	QF_FULL	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	5 500			
GIIB	QF_FULL	1	11	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	7 500			
GIIB	QF_FULL	1	12	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	10 000			
GIV	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T-20-D				
GIV	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T-20-D	35			
GIV	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T-20-D		1 800	159,2	
GIV	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	T-20-U	400			
GIV	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T-20-U	600			
GIV	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T-20-U	750			
GIV	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T-10-U	1 850			
GIV	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T-10-U	3 000			
GIV	DEFAULT	1	9	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 750	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
GIV	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	5 000			
GIV	DEFAULT	1	11	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	6 000			
GIV	DEFAULT	1	12	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	7 000			
GIV	DEFAULT	1	13	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	8 000			
GIV	DEFAULT	1	14	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	9 000			
GIV	DEFAULT	1	15	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	10 000			
GV	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T-20-D				
GV	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T-20-D	35			
GV	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T-20-D		1 500	165,7	
GV	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	T-20-U	400			
GV	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T-20-U	600			
GV	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T-20-U	750			
GV	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T-10-U	1 800			
GV	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
GV	DEFAULT	1	9	Zrychlování	MaxStoupání	T-0-U		1 750	250	
GV	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	5 000			
GV	DEFAULT	1	11	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	6 000			
GV	DEFAULT	1	12	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	7 000			
GV	DEFAULT	1	13	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	8 000			
GV	DEFAULT	1	14	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	9 000			
GV	DEFAULT	1	15	Stoupání	MaxStoupání	T-0-U	10 000			
HS748A	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	TO				
HS748A	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	TO	1 000			
HS748A	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	TO		917	127	
HS748A	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		688	147	
HS748A	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
HS748A	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
HS748A	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
HS748A	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
IA1125	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	12				
IA1125	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	12		1 094	163	
IA1125	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	12	1 500			
IA1125	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 094	188	
IA1125	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
IA1125	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 286	250	
IA1125	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
IA1125	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
IA1125	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L1011	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L1011	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 145	162	
L1011	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 609	182	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L1011	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	202	
L1011	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L1011	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L1011	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 068	165	
L1011	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 551	185	
L1011	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	205	
L1011	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L1011	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L1011	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L1011	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 959	168	
L1011	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 469	188	
L1011	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	208	
L1011	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L1011	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L1011	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 857	171	
L1011	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 393	191	
L1011	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	211	
L1011	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L1011	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L1011	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 669	178	
L1011	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 252	198	
L1011	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	218	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L1011	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L1011	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L1011	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 501	184	
L1011	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 126	204	
L1011	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	224	
L1011	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L1011	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L10115	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L10115	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 632	166	
L10115	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 974	186	
L10115	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	206	
L10115	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	1	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	1	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L10115	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L10115	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 547	168	
L10115	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 911	188	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L10115	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	208	
L10115	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	2	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	2	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	2	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L10115	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L10115	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 428	171	
L10115	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 821	191	
L10115	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	211	
L10115	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	3	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L10115	DEFAULT	3	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	3	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L10115	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L10115	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 317	175	
L10115	DEFAULT	4	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 738	195	
L10115	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	215	
L10115	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	4	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	4	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	4	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L10115	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L10115	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		2 125	181	
L10115	DEFAULT	5	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 594	201	
L10115	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	221	
L10115	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	5	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	5	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	5	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L10115	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L10115	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 953	186	
L10115	DEFAULT	6	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 465	206	
L10115	DEFAULT	6	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	226	
L10115	DEFAULT	6	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L10115	DEFAULT	6	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	6	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	6	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	6	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
L10115	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
L10115	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 790	192	
L10115	DEFAULT	7	4	Zrychlování	MaxVzlet	INTR		1 343	212	
L10115	DEFAULT	7	5	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 000	232	
L10115	DEFAULT	7	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	7	7	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	7	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	7	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	7	10	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L188	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	78-%				
L188	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	78-%		1 653	133	
L188	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		1 240	153	
L188	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	78-%				
L188	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	78-%		1 309	139	
L188	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		982	159	
L188	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
L188	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	78-%				
L188	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	78-%		905	147	
L188	DEFAULT	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		679	167	
L188	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
LEAR25	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
LEAR25	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	20		1 698	171	
LEAR25	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	20	1 500			
LEAR25	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 698	196	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
LEAR25	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
LEAR25	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		2 075	250	
LEAR25	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
LEAR25	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
LEAR25	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
LEAR35	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	20				
LEAR35	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	20		1 493	158	
LEAR35	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	20	1 500			
LEAR35	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 493	183	
LEAR35	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
LEAR35	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 706	250	
LEAR35	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
LEAR35	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
LEAR35	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
MD11GE	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11GE	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	211	
MD11GE	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11GE	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD11GE	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11GE	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11GE	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	209	
MD11GE	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD11GE	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11GE	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11GE	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	6	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD11GE	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11GE	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	207	
MD11GE	DEFAULT	7	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11PW	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD11PW	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11PW	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	2	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11PW	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	3	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	3	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD11PW	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11PW	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	4	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	4	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11PW	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	5	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	5	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD11PW	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	6	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11PW	DEFAULT	6	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	6	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	6	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	6	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	6	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	6	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	7	1	Vzlet	MaxVzlet	25				
MD11PW	DEFAULT	7	2	Stoupání	MaxVzlet	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	7	3	Zrychlování	MaxVzlet	0/EXT		1 500	207	
MD11PW	DEFAULT	7	4	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	7	5	Stoupání	MaxStoupání	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	7	6	Zrychlování	MaxStoupání	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD11PW	DEFAULT	7	7	Stoupání	MaxStoupání	0/RET	10 000			
MD81	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 434,2	214,1	
MD81	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 866,9	250	
MD81	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 346,9	218,7	
MD81	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD81	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 745	250	
MD81	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 266	223,2	
MD81	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 643,2	250	
MD81	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD81	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 211,7	226,3	
MD81	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 577,9	250	
MD81	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 169,8	250	
MD81	ICAO_A	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD81	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 089,3	250	
MD81	ICAO_A	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 049,8	250	
MD81	ICAO_A	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD81	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		998,8	250	
MD81	ICAO_A	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 434,8	218,8	
MD81	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD81	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 900,5	250	
MD81	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 345,2	223	
MD81	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 779,8	250	
MD81	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD81	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 264,5	227,4	
MD81	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 664,2	250	
MD81	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD81	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 211,1	230,2	
MD81	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 594,3	250	
MD81	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD81	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	INT4		1 247,7	216,4	
MD82	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 933	250	
MD82	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	INT4		1 169,5	220,7	
MD82	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 805,5	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD82	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	INT4		1 099,1	225,1	
MD82	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 710,9	250	
MD82	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD82	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	INT4		989,5	231,9	
MD82	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 563,6	250	
MD82	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	INT4		950,4	234,2	
MD82	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 518,1	250	
MD82	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD82	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_INT	3 000			
MD82	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 200	250	
MD82	ICAO_A	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 120,6	250	
MD82	ICAO_A	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD82	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 051,4	250	
MD82	ICAO_A	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		939,4	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD82	ICAO_A	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		900	250	
MD82	ICAO_A	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 447,7	218,7	
MD82	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD82	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 952,8	250	
MD82	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 360,4	222,9	
MD82	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 838,2	250	
MD82	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD82	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 279,8	227,2	
MD82	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 732,3	250	
MD82	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 160,8	233,9	
MD82	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 564,9	250	
MD82	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD82	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD82	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 131,1	236,1	
MD82	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 522,4	250	
MD82	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 319	218,1	
MD83	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		2 033,2	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD83	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 239,2	222,2	
MD83	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 921,8	250	
MD83	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD83	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 158,7	226,6	
MD83	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 810	250	
MD83	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 049,7	233,6	
MD83	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 649	250	
MD83	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD83	DEFAULT	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		929,7	241,3	
MD83	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 482,4	250	
MD83	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_A	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	1	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 269,6	250	
MD83	ICAO_A	1	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD83	ICAO_A	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_A	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	2	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 188,7	250	
MD83	ICAO_A	2	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_A	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	3	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	3	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		1 109,5	250	
MD83	ICAO_A	3	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD83	ICAO_A	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_A	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	4	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	4	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		989,8	250	
MD83	ICAO_A	4	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_A	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	5	3	Stoupání	MaxStoupání	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	5	4	Zrychlování	MaxStoupání	T_INT		880,1	250	
MD83	ICAO_A	5	5	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD83	ICAO_A	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	1	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_B	1	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 546,8	221,1	
MD83	ICAO_B	1	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		2 056,2	250	
MD83	ICAO_B	1	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	1	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	1	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	2	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_B	2	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 462	225,1	
MD83	ICAO_B	2	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD83	ICAO_B	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 941,6	250	
MD83	ICAO_B	2	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	2	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	2	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	3	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_B	3	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 376,3	229,2	
MD83	ICAO_B	3	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 837,5	250	
MD83	ICAO_B	3	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	3	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	3	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	4	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_B	4	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD83	ICAO_B	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 249,5	236,1	
MD83	ICAO_B	4	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 671,1	250	
MD83	ICAO_B	4	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	4	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	4	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	5	1	Vzlet	MaxVzlet	T_15				
MD83	ICAO_B	5	2	Stoupání	MaxVzlet	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	T_INT		1 130,3	243,6	
MD83	ICAO_B	5	4	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	T_ZERO		1 504,9	250	
MD83	ICAO_B	5	6	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	5	7	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD83	ICAO_B	5	8	Stoupání	MaxStoupání	T_ZERO	10 000			
MD9025	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		2 280	194	
MD9025	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		2 150	193	
MD9025	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD9025	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		2 031	192	
MD9025	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		1 916	191	
MD9025	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		1 840	190	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD9025	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		2 666	196	
MD9028	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	1	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		2 525	194	
MD9028	DEFAULT	2	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	2	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD9028	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	3	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	3	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	3	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		2 391	193	
MD9028	DEFAULT	3	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	3	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	3	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	4	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	4	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	4	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		2 263	192	
MD9028	DEFAULT	4	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	4	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	4	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MD9028	DEFAULT	5	1	Vzlet	MaxVzlet	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	5	2	Stoupání	MaxVzlet	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	5	3	Zrychlování	MaxVzlet	RET/0		2 180	189	
MD9028	DEFAULT	5	4	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	5	5	Zrychlování	MaxStoupání	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	5	6	Stoupání	MaxStoupání	RET/0	10 000			
MU3001	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
MU3001	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	10		1 130	142	
MU3001	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	1	1 500			
MU3001	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxVzlet	1		1 130	200	
MU3001	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
MU3001	DEFAULT	1	6	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 555	250	
MU3001	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
MU3001	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			

▼M2

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
MU3001	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
PA30	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15-D				
PA30	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	15-D		415	79	
PA30	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15-D		500	113	
PA30	DEFAULT	1	4	Stoupání	MaxVzlet	ZERO-D	1 500			
PA30	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxVzlet	ZERO-D	3 000			
PA30	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	5 500			
PA30	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	7 500			
PA30	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO-D	10 000			
PA42	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	ZER-DN				
PA42	DEFAULT	1	2	Zrychlování	MaxVzlet	ZER-DN		1 000	118	
PA42	DEFAULT	1	3	Stoupání	MaxVzlet	ZER-DN	1 000			
PA42	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	ZERO		1 000	154	
PA42	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
PA42	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	4 000			
PA42	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	6 000			
PA42	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	8 000			
PA42	DEFAULT	1	9	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
SD330	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	10				
SD330	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	10	1 000			
SD330	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	10		971	117	
SD330	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	INTR		728	137	
SD330	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
SD330	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
SD330	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
SD330	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	1	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
SF340	DEFAULT	1	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			

▼**M2**

ID letadla	ID profilu	Délka úseku	Číslo kroku	Druh kroku	Režim tahu	ID klapky	Konečná výška (ve stopách)	Rychlost stoupání (ft/min)	Konečná kalibrovaná vzdušná rychlost (kt)	Procento zrychlování (%)
SF340	DEFAULT	1	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 821	127	
SF340	DEFAULT	1	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 366	147	
SF340	DEFAULT	1	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	1	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	1	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	1	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	2	1	Vzlet	MaxVzlet	15				
SF340	DEFAULT	2	2	Stoupání	MaxVzlet	15	1 000			
SF340	DEFAULT	2	3	Zrychlování	MaxVzlet	15		1 450	133	
SF340	DEFAULT	2	4	Zrychlování	MaxStoupání	5		1 088	153	
SF340	DEFAULT	2	5	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	2	6	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	2	7	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	2	8	Stoupání	MaxStoupání	ZERO	10 000			

▼M2

Tabulka I-5

Standardní profily pevných bodů

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Vrtule
707	Boeing 707-120/JT3C	Proudový	4	Těžká	Komerční	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Křídlo
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Proudový	4	Těžká	Komerční	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Proudový	4	Těžká	Komerční	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Proudový	4	Těžká	Komerční	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Křídlo
717200	Boeing 717-200/BR 715	Proudový	2	Velká	Komerční	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Trup
720	Boeing 720/JT3C	Proudový	4	Velká	Komerční	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Křídlo
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Proudový	4	Velká	Komerční	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Proudový	3	Velká	Komerční	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Proudový	3	Velká	Komerční	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Proudový	3	Velká	Komerční	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Proudový	3	Velká	Komerční	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Proudový	3	Velká	Komerční	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Trup

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Proudový	3	Velká	Komerční	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Proudový	3	Velká	Komerční	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Proudový	3	Velká	Komerční	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Proudový	3	Velká	Komerční	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Proudový	3	Velká	Komerční	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Trup
737	Boeing 737/JT8D-9	Proudový	2	Velká	Komerční	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Křídlo
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Proudový	2	Velká	Komerční	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Křídlo
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Proudový	2	Velká	Komerční	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Křídlo
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Proudový	2	Velká	Komerční	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Křídlo
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Proudový	2	Velká	Komerční	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Křídlo
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Proudový	2	Velká	Komerční	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Křídlo
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Proudový	2	Velká	Komerční	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Křídlo
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Proudový	2	Velká	Komerční	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Proudový	2	Velká	Komerční	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Křídlo
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Proudový	2	Velká	Komerční	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Křídlo
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Proudový	2	Velká	Komerční	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Křídlo
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Proudový	4	Těžká	Komerční	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Křídlo
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Proudový	4	Těžká	Komerční	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Křídlo
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Proudový	4	Těžká	Komerční	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Křídlo
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Proudový	4	Těžká	Komerční	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Křídlo
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Proudový	4	Těžká	Komerční	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Křídlo
747400	Boeing 747-400/PW4056	Proudový	4	Těžká	Komerční	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Křídlo
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Proudový	4	Těžká	Komerční	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Křídlo
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Proudový	4	Těžká	Komerční	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Křídlo
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Proudový	2	Velká	Komerční	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Křídlo
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Proudový	2	Velká	Komerční	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Proudový	2	Velká	Komerční	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Křídlo
767300	Boeing 767-300/PW4060	Proudový	2	Těžká	Komerční	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Křídlo
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Proudový	2	Těžká	Komerční	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Křídlo
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Proudový	2	Těžká	Komerční	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Křídlo
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Proudový	2	Těžká	Komerční	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Křídlo
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Proudový	2	Těžká	Komerční	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Křídlo
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Proudový	2	Těžká	Komerční	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Křídlo
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Proudový	2	Těžká	Komerční	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Křídlo
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Proudový	2	Těžká	Komerční	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Křídlo
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Proudový	2	Těžká	Komerční	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Křídlo
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Proudový	2	Těžká	Komerční	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Křídlo
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Proudový	2	Těžká	Komerční	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Proudový	2	Velká	Komerční	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Křídlo
A320-211	Airbus A320-211/CFM56-5A1	Proudový	2	Velká	Komerční	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Křídlo
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Proudový	2	Velká	Komerční	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Křídlo
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Proudový	2	Velká	Komerční	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Křídlo
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Proudový	2	Těžká	Komerční	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Křídlo
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Proudový	2	Těžká	Komerční	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Křídlo
A340-211	Airbus A340-211/CFM56-5C2	Proudový	4	Těžká	Komerční	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Křídlo
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Proudový	4	Těžká	Komerční	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Křídlo
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Proudový	4	Těžká	Komerční	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Křídlo
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Proudový	4	Těžká	Komerční	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Křídlo
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Proudový	2	Velká	Komerční	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Proudový	4	Velká	Komerční	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Proudový	4	Velká	Komerční	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Křídlo
BEC58P	Raytheon BARON 58P/TS10-520-L	Pístový	2	Malá	Všeobecné letectví	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Vrtule
CIT3	Cessna Citation III/TFE731-3-100S	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Trup
CL600	Canadair CL-600/ALF502L	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Trup
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Trup
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Vrtule
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Vrtule
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Other (R-PM)	215	109	Vrtule
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turbovrtulový	1	Malá	Všeobecné letectví	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Vrtule
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Other (R-PM)	215	109	Vrtule

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbovrtulový	2	Malá	Komerční	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% of Max Static Thrust)	210	111	Vrtule
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Trup
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Proudový	2	Malá	Komerční	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Trup
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Proudový	2	Malá	Komerční	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Trup
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Trup
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Proudový	2	Malá	Komerční	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Trup
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Proudový	2	Malá	Komerční	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Trup
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Proudový	2	Malá	Komerční	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Trup
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Proudový	2	Malá	Komerční	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Trup
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Trup
CONCRD	Concorde/OLY593	Proudový	4	Těžká	Komerční	400 000	245 000	10 600	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Proudový	2	Velká	Komerční	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Trup
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Proudový	2	Velká	Komerční	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Trup
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Vrtule
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Proudový	3	Těžká	Komerční	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Křídlo
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Proudový	3	Těžká	Komerční	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Křídlo
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Proudový	3	Těžká	Komerční	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Křídlo
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Pístový	2	Velká	Komerční	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Vrtule
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Pístový	4	Velká	Komerční	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Vrtule
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Proudový	4	Těžká	Komerční	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Proudový	4	Těžká	Komerční	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Proudový	4	Těžká	Komerční	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Křídlo
DC870	Douglas DC-8-70/ CFM56-2C-5	Proudový	4	Těžká	Komerční	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Křídlo
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Proudový	4	Těžká	Komerční	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Křídlo
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Proudový	2	Velká	Komerční	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Trup
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Proudový	2	Velká	Komerční	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	Proudový	2	Velká	Komerční	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Trup
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Proudový	2	Velká	Komerční	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Proudový	2	Velká	Komerční	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Trup
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Proudový	2	Velká	Komerční	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Proudový	2	Velká	Komerční	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Trup

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
DHC6	De Havilland DASH 6/ PT6A-27	Turbovrtulový	2	Malá	Komerční	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Vrtule
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbovrtulový	2	Malá	Komerční	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Vrtule
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turbovrtulový	4	Velká	Komerční	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Vrtule
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Vrtule
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Vrtule
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Vrtule
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Vrtule
ECLIPSE-500	Eclipse 500/PW610F	Proudový	2	Malá	Všeobecné letectví	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Trup
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Vrtule

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Proudový	2	Velká	Komerční	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Trup
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Proudový	2	Velká	Komerční	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Trup
EMB170	Embraer ERJ170-100	Proudový	2	Velká	Komerční	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Křídlo
EMB175	Embraer ERJ170-200	Proudový	2	Velká	Komerční	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Křídlo
EMB190	Embraer ERJ190-100	Proudový	2	Velká	Komerční	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Křídlo
EMB195	Embraer ERJ190-200	Proudový	2	Velká	Komerční	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Křídlo
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Proudový	2	Velká	Komerční	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Trup
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Proudový	2	Velká	Komerční	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Trup
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Proudový	2	Velká	Komerční	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Trup
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Proudový	2	Velká	Komerční	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Trup
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Trup
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Trup
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Trup

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Trup
GV	Gulfstream GV/BR 710	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Trup
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/DART MK532-2	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% of Max Static Thrust)	212	110	Vrtule
IA1125	IAI-1125 ASTRA/TFE731-3A	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Trup
L1011	Lockheed Martin L-1011/RB211-22B	Proudový	3	Těžká	Komerční	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Křídlo
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Proudový	3	Těžká	Komerční	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Křídlo
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbovrtulový	4	Velká	Komerční	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Vrtule
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Trup
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Trup
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Proudový	3	Těžká	Komerční	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Křídlo

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Proudový	3	Těžká	Komerční	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Křídlo
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Proudový	2	Velká	Komerční	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Proudový	2	Velká	Komerční	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Proudový	2	Velká	Komerční	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Trup
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Proudový	2	Velká	Komerční	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Trup
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Proudový	2	Velká	Komerční	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Trup
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Trup
PA28	Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Other (R-PM)	213	113	Vrtule
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Pístový	2	Malá	Všeobecné letectví	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Vrtule
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Pístový	2	Malá	Všeobecné letectví	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Other (R-PM)	213	109	Vrtule
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turbovrtulový	2	Malá	Všeobecné letectví	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Vrtule

▼M2

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Maximální statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
SABR80	NA Sabreliner 80	Proudový	2	Velká	Všeobecné letectví	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Trup
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% of Max Static Thrust)	211	109	Vrtule
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbovrtulový	2	Velká	Komerční	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% of Max Static Thrust)	211	110	Vrtule

▼**M2**

Tabulka I-6

Standardní hmotnosti

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
1900D	1	15 500
1900D	2	16 950
707	1	175 000
707	2	185 000
707	3	200 000
707	4	220 000
707	5	245 000
707	6	257 000
707120	1	175 000
707120	2	185 000
707120	3	200 000
707120	4	220 000
707120	5	245 000
707120	6	257 000
707320	1	214 000
707320	2	228 000
707320	3	240 000
707320	4	260 000
707320	5	286 000
707320	6	312 000
707320	7	330 000
707QN	1	214 000
707QN	2	228 000
707QN	3	240 000
707QN	4	260 000
707QN	5	286 000
707QN	6	312 000
707QN	7	330 000
717200	1	94 900
717200	2	99 700
717200	3	104 900
717200	4	110 400
717200	5	112 700
717200	6	121 000

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
720	1	145 000
720	2	155 000
720	3	165 000
720	4	180 000
720	5	190 000
720B	1	165 000
720B	2	175 000
720B	3	185 000
720B	4	200 000
720B	5	210 000
727100	1	136 000
727100	2	143 000
727100	3	150 000
727100	4	158 000
727200	1	152 000
727200	2	163 000
727200	3	174 000
727200	4	185 000
727D15	1	156 000
727D15	2	164 000
727D15	3	175 000
727D15	4	189 000
727D15	5	204 000
727D17	1	157 000
727D17	2	169 000
727D17	3	180 000
727D17	4	189 000
727EM1	1	136 000
727EM1	2	143 000
727EM1	3	150 000
727EM1	4	158 000
727EM2	1	156 000
727EM2	2	164 000
727EM2	3	175 000
727EM2	4	189 000
727EM2	5	204 000

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
727Q15	1	156 000
727Q15	2	164 000
727Q15	3	175 000
727Q15	4	189 000
727Q15	5	204 000
727Q7	1	136 000
727Q7	2	143 000
727Q7	3	150 000
727Q7	4	158 000
727Q9	1	156 000
727Q9	2	168 000
727Q9	3	180 000
727Q9	4	191 000
727QF	1	136 000
727QF	2	143 000
727QF	3	150 000
727QF	4	158 000
737	1	82 000
737	2	85 000
737	3	92 000
737	4	100 000
737300	1	108 800
737300	2	114 100
737300	3	119 900
737300	4	131 800
7373B2	1	108 800
7373B2	2	114 100
7373B2	3	119 900
7373B2	4	131 800
7373B2	M	139 500
737400	1	115 800
737400	2	121 400
737400	3	127 700
737400	4	138 200
737400	M	150 000
737500	1	103 400

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
737500	2	108 500
737500	3	114 100
737500	4	125 700
737500	5	126 900
737500	M	128 500
737700	1	120 000
737700	2	125 000
737700	3	130 300
737700	4	141 100
737700	5	154 400
737700	6	154 500
737800	1	133 300
737800	2	139 200
737800	3	145 500
737800	4	156 700
737800	5	167 600
737800	6	172 300

▼**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

▼**M6**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
A350-941	M	606 271
ATR72	1	44 750
ATR72	2	47 620
ATR72	3	50 710

▼**M2**

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

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
74710Q	5	625 000
74710Q	6	635 000
747200	1	525 000
747200	2	545 000
747200	3	565 000
747200	4	610 000
747200	5	665 000
747200	6	725 000
747200	7	775 000
74720A	1	475 000
74720A	2	500 000
74720A	3	520 000
74720A	4	560 000
74720A	5	610 000
74720A	6	675 000
74720A	7	725 000
74720B	1	525 000
74720B	2	545 000
74720B	3	565 000
74720B	4	610 000
74720B	5	665 000
74720B	6	725 000
74720B	7	775 000
747400	1	545 000
747400	2	563 800
747400	3	583 100
747400	4	621 500
747400	5	669 500
747400	6	720 900

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
747400	7	776 600
747400	8	836 200
747400	9	875 000
7478	1	671 100
7478	2	691 200
7478	3	713 300
7478	4	752 400
7478	5	801 000
7478	6	853 400
7478	7	909 300
7478	8	969 000
7478	9	987 000
747SP	1	400 000
747SP	2	422 000
747SP	3	443 000
747SP	4	475 000
747SP	5	518 000
747SP	6	560 000
747SP	7	625 000
757300	1	203 900
757300	2	212 700
757300	3	222 100
757300	4	239 100
757300	5	260 700
757300	6	269 400
757PW	1	183 200
757PW	2	190 000
757PW	3	197 500
757PW	4	212 600
757PW	5	230 900
757PW	6	243 200
757PW	7	255 000
757RR	1	183 900
757RR	2	191 200
757RR	3	199 100
757RR	4	215 200

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
757RR	5	234 800
757RR	6	243 200
757RR	7	255 000
767300	1	265 000
767300	2	275 500
767300	3	286 400
767300	4	305 700
767300	5	330 000
767300	6	355 900
767300	7	367 700
767400	1	288 818
767400	2	299 037
767400	3	310 125
767400	4	329 861
767400	5	354 427
767400	6	380 906
767400	7	422 420
767CF6	1	227 000
767CF6	2	236 000
767CF6	3	245 300
767CF6	4	261 400
767CF6	5	281 600
767CF6	6	303 300
767CF6	7	315 500
767JT9	1	228 500
767JT9	2	237 600
767JT9	3	247 000
767JT9	4	263 600
767JT9	5	284 600
767JT9	6	306 900
767JT9	7	317 100
777200	1	429 900
777200	2	442 400
777200	3	456 100
777200	4	483 100
777200	5	516 400

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
777200	6	551 700
777200	7	589 400
777200	8	629 500
777200	9	656 000
777300	1	435 100
777300	2	449 700
777300	3	465 300
777300	4	493 100
777300	5	527 700
777300	6	564 500
777300	7	636 100
7773ER	1	503 600
7773ER	2	519 100
7773ER	3	536 100
7773ER	4	565 800
7773ER	5	602 700
7773ER	6	642 600
7773ER	7	684 500
7773ER	8	728 900
7773ER	9	775 000
7878R	1	343 400
7878R	2	353 200
7878R	3	363 900
7878R	4	382 600
7878R	5	405 700
7878R	6	430 100
7878R	7	455 900
7878R	8	483 600
7878R	9	502 500
A300-622R	1	278 700
A300-622R	2	290 300
A300-622R	3	302 400
A300-622R	4	324 100
A300-622R	5	353 300
A300-622R	6	378 500
A300B4-203	1	262 000

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
A300B4-203	2	280 000
A300B4-203	3	295 000
A300B4-203	4	324 000
A300B4-203	5	357 000
A310-304	1	243 300
A310-304	2	253 000
A310-304	3	262 900
A310-304	4	280 700
A310-304	5	304 400
A310-304	6	346 100
A319-131	1	125 900
A319-131	2	131 000
A319-131	3	136 500
A319-131	4	146 100
A319-131	5	166 400
A320-211	1	133 400
A320-211	2	139 200
A320-211	3	145 200
A320-211	4	155 900
A320-211	5	169 800
A320-232	1	132 900
A320-232	2	138 500
A320-232	3	144 200
A320-232	4	154 300
A320-232	5	172 000
A321-232	1	156 800
A321-232	2	163 300
A321-232	3	170 000
A321-232	4	182 100
A321-232	5	206 100
A330-301	1	367 000
A330-301	2	378 500
A330-301	3	390 500
A330-301	4	411 700
A330-301	5	439 200
A330-301	6	469 100

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
A330-301	7	478 400
A330-343	1	369 200
A330-343	2	380 800
A330-343	3	392 900
A330-343	4	414 300
A330-343	5	441 900
A330-343	6	472 000
A330-343	7	513 700
A340-211	1	369 500
A340-211	2	381 600
A340-211	3	394 100
A340-211	4	416 600
A340-211	5	446 000
A340-211	6	477 600
A340-211	7	573 200
A340-642	1	524 100
A340-642	2	540 700
A340-642	3	557 800
A340-642	4	588 000
A340-642	5	628 600
A340-642	6	671 300
A340-642	7	811 300
A380-841	1	799 160
A380-841	2	822 921
A380-841	3	847 265
A380-841	4	890 164
A380-841	5	945 893
A380-841	6	1 006 106
A380-841	7	1 066 266
A380-841	8	1 254 430
A380-861	1	798 928
A380-861	2	822 613
A380-861	3	846 941
A380-861	4	889 750
A380-861	5	943 737
A380-861	6	1 003 582

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
A380-861	7	1 066 266
A380-861	8	1 254 430
BAC111	1	74 000
BAC111	2	79 000
BAC111	3	85 000
BAE146	1	76 000
BAE146	2	84 000
BAE146	3	91 000
BAE300	1	80 000
BAE300	2	88 000
BAE300	3	96 000
BEC58P	1	5 500
CIT3	1	20 000
CL600	1	36 000
CL601	1	43 100
CNA172	1	2 450
CNA182	1	2 800
CNA206	1	3 000
CNA206	2	3 300
CNA206	3	3 600
CNA208	1	8 750
CNA20T	1	3 000
CNA20T	2	3 300
CNA20T	3	3 600
CNA441	1	9 850
CNA500	1	14 700
CNA510	1	8 645
CNA525C	1	16 950
CNA55B	1	14 800
CNA560E	1	16 300
CNA560U	1	16 300
CNA560XL	1	20 000
CNA680	1	30 000
CNA750	1	35 700
CONCRD	1	340 000
CONCRD	2	340 000

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
CONCRD	3	375 000
CONCRD	4	375 000
CONCRD	5	400 000
CONCRD	6	400 000
CRJ9-ER	1	67 500
CRJ9-ER	2	71 000
CRJ9-ER	3	75 000
CRJ9-ER	4	80 000
CRJ9-ER	5	82 500
CRJ9-LR	1	65 500
CRJ9-LR	2	69 000
CRJ9-LR	3	73 000
CRJ9-LR	4	78 000
CRJ9-LR	5	84 500
CVR580	1	49 000
CVR580	2	54 000
CVR580	3	58 000
DC1010	1	325 000
DC1010	2	340 000
DC1010	3	360 000
DC1010	4	390 000
DC1010	5	420 000
DC1010	6	450 000
DC1030	1	375 000
DC1030	2	390 000
DC1030	3	405 000
DC1030	4	436 000
DC1030	5	476 000
DC1030	6	517 000
DC1030	7	561 000
DC1040	1	364 000
DC1040	2	379 000
DC1040	3	393 000
DC1040	4	423 000
DC1040	5	462 000
DC1040	6	502 000

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
DC1040	7	544 000
DC3	1	24 000
DC3	2	26 000
DC3	3	28 000
DC6	1	85 000
DC6	2	95 000
DC6	3	105 000
DC820	1	180 000
DC820	2	190 000
DC820	3	205 000
DC820	4	225 000
DC820	5	250 000
DC820	6	270 000
DC850	1	185 000
DC850	2	195 000
DC850	3	210 000
DC850	4	230 000
DC850	5	255 000
DC850	6	275 000
DC860	1	220 000
DC860	2	230 000
DC860	3	245 000
DC860	4	265 000
DC860	5	290 000
DC860	6	305 000
DC860	7	325 000
DC870	1	220 000
DC870	2	230 000
DC870	3	245 000
DC870	4	265 000
DC870	5	290 000
DC870	6	305 000
DC870	7	325 000
DC8QN	1	220 000
DC8QN	2	230 000
DC8QN	3	245 000

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
DC8QN	4	265 000
DC8QN	5	290 000
DC8QN	6	305 000
DC8QN	7	325 000
DC910	1	70 000
DC910	2	78 000
DC910	3	85 000
DC930	1	93 500
DC930	2	103 000
DC930	3	112 000
DC93LW	1	93 500
DC93LW	2	103 000
DC93LW	3	112 000
DC950	1	100 000
DC950	2	107 000
DC950	3	115 000
DC95HW	1	100 000
DC95HW	2	107 000
DC95HW	3	115 000
DC9Q7	1	70 000
DC9Q7	2	78 000
DC9Q7	3	85 000
DC9Q9	1	93 500
DC9Q9	2	103 000
DC9Q9	3	112 000
DHC6	1	12 500
DHC6QP	1	12 500
DHC7	1	38 950
DHC8	1	31 000
DHC830	1	38 700
DO228	1	13 669
DO328	1	30 843
ECLIPSE500	1	5 500
ECLIPSE500	2	5 891
ECLIPSE500	3	6 000
EMB120	1	22 475

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
EMB145	1	35 500
EMB145	2	39 500
EMB145	3	41 800
EMB145	4	44 000
EMB14L	1	35 275
EMB14L	2	39 675
EMB14L	3	41 900
EMB14L	4	44 100
EMB14L	5	46 300
EMB14L	6	48 500
EMB170	1	63 070
EMB170	2	66 599
EMB170	3	70 484
EMB175	1	65 698
EMB175	2	69 459
EMB175	3	73 518
EMB190	1	83 520
EMB190	2	87 757
EMB190	3	92 363
EMB190	4	100 656
EMB195	1	87 096
EMB195	2	91 558
EMB195	3	96 388
EMB195	4	105 138
F10062	1	78 000
F10062	2	86 000
F10062	3	93 000
F10065	1	80 000
F10065	2	88 000
F10065	3	96 000
F28MK2	1	58 000
F28MK2	2	64 000
F28MK4	1	61 000
F28MK4	2	66 000
F28MK4	3	73 000

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
FAL20	1	28 660
GII	1	56 000
GIIB	1	59 245
GIV	1	63 410
GV	1	76 925
HS748A	1	46 500
IA1125	1	23 500
L1011	1	330 000
L1011	2	340 000
L1011	3	355 000
L1011	4	370 000
L1011	5	400 000
L1011	6	430 000
L10115	1	345 000
L10115	2	355 000
L10115	3	370 000
L10115	4	385 000
L10115	5	413 000
L10115	6	441 000
L10115	7	470 000
L188	1	93 000
L188	2	102 000
L188	3	115 000
LEAR25	1	15 000
LEAR35	1	18 300
MD11GE	1	395 000
MD11GE	2	410 000
MD11GE	3	425 000
MD11GE	4	460 000
MD11GE	5	495 000
MD11GE	6	535 000
MD11GE	7	580 000
MD11PW	1	395 000
MD11PW	2	410 000
MD11PW	3	425 000
MD11PW	4	460 000
MD11PW	5	495 000

▼**M2**

ID letadla	Délka úseku	Hmotnost (lb)
MD11PW	6	535 000
MD11PW	7	580 000
MD81	1	120 680
MD81	2	127 804
MD81	3	135 134
MD81	4	140 000
MD82	1	120 383
MD82	2	127 379
MD82	3	134 584
MD82	4	145 838
MD82	5	149 500
MD83	1	121 555
MD83	2	128 361
MD83	3	135 456
MD83	4	147 079
MD83	5	160 000
MD9025	1	131 021
MD9025	2	137 490
MD9025	3	144 181
MD9025	4	151 107
MD9025	5	156 000
MD9028	1	131 021
MD9028	2	137 490
MD9028	3	144 181
MD9028	4	151 107
MD9028	5	156 000
MU3001	1	14 100
PA28	1	2 325
PA30	1	3 600
PA31	1	7 000
PA42	1	11 200
SABR80	1	28 660
SD330	1	21 800
SF340	1	24 548
SF340	2	27 275

▼M2

Tabulka I-7

Koeficienty pro proudové motory

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
1900D	Max. stoupání	2 548,8	– 6,7075	– 0,014	0	– 0,72				
1900D	Max. vzlet	3 374,6	– 9,6869	– 0,0046	0	– 0,504				
707320	Obecný	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707320	Max. stoupání	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707320	Max. vzlet	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
707QN	Obecný	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707QN	Max. stoupání	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707QN	Max. vzlet	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
717200	Max. stoupání	15 541,5	– 17,8282	0,253495	0	0				
717200	Max. stoupání při vysoké teplotě	22 232	– 18,025	– 0,201	0	– 218				
717200	Max. vzlet	17 542,7	– 19,588	0,234981	0	0				
717200	Max. vzlet při vysoké teplotě	22 280,7	– 19,819	– 0,097	0	– 154,5				
720B	Obecný	– 27 419,9	– 5,81791	– 0,01175	0	0	35 654,5	– 6 560,9		
720B	Max. stoupání	14 540,1	– 13,4149	0,121548	1,78264E-06	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
720B	Max. vzlet	16 768,6	– 15,471	0,140178	2,0559E-06	0				
727100	Obecný	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727100	Max. stoupání	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727100	Max. vzlet	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727D15	Obecný	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D15	Max. stoupání	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727D15	Max. vzlet	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727D15	Max. vzlet při vysoké teplotě	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727D17	Obecný	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D17	Max. stoupání	13 812,7	– 7,52948	0,207702	– 0,000025939	0				
727D17	Max. vzlet	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
727EM1	Max. stoupání	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727EM1	Max. vzlet	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727EM2	Obecný	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727EM2	Max. stoupání	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727EM2	Max. vzlet	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727EM2	Max. vzlet při vysoké teplotě	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
727Q15	Obecný	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727Q15	Max. stoupání	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727Q15	Max. vzlet	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727Q15	Max. vzlet při vysoké teplotě	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727Q7	Obecný	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727Q7	Max. stoupání	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727Q7	Max. vzlet	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727Q9	Obecný	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
727Q9	Max. stoupání	12 746,2	– 8,11613	– 0,00049	– 4,53384E-06	0				
727Q9	Max. vzlet	13 705,6	– 8,72702	– 0,00053	– 4,8751E-06	0				
727QF	Obecný	– 10 908	– 23,3571	– 0,0723	– 0,00000138	0	10 929,8	2 380,86		
727QF	Max. stoupání	11 266	– 9,335	0,169297	– 4,70391E-06	0				
727QF	Max. stoupání při vysoké teplotě	13 966	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	MaxCont vysoká teplota	14 687	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	MaxContinuous	11 987	– 9,335	0,158001	– 4,70391E-06	0				
727QF	Max. vzlet	14 100	– 12,25	0,1495	– 0,00001175	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
727QF	Max. vzlet při vysoké teplotě	16 800	– 12,25	0	0	– 90				
737	Obecný	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737	Max. stoupání	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737	Max. vzlet	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737300	Obecný	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737300	Max. stoupání	17 383,1	– 15,6072	0,148043	– 0,000001	– 24,2				
737300	Max. stoupání při vysoké teplotě	20 363,9	– 17,0452	– 0,06578	– 0,000001	– 119				
737300	Max. vzlet	19 347	– 25,8689	0,456499	– 0,0000112	– 14,78				
737300	Max. vzlet při vysoké teplotě	21 143,7	– 26,2402	0,398451	– 0,000014	– 79,95				
7373B2	Obecný	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
7373B2	Max. stoupání	18 623,5	– 16,4797	0,169674	0	– 9,126				
7373B2	Max. stoupání při vysoké teplotě	21 906,6	– 17,4327	– 0,07536	0	– 132,5				
7373B2	Max. vzlet	21 480,7	– 25,888	0,225791	0	– 8,441				
7373B2	Max. vzlet při vysoké teplotě	25 393,2	– 25,7175	– 0,0246	0	– 141,3				
737400	Obecný	21 384	– 13,79	– 0,0435	0	0			– 615,8	6,409

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
737400	Max. stoupání	19 662,2	– 18,221	0,207237	0	0				
737400	Max. stoupání při vysoké teplotě	22 875,1	– 18,001	– 0,07615	0	– 124,7				
737400	Max. vzlet	22 116,3	– 26,0175	0,259442	0	0				
737400	Max. vzlet při vysoké teplotě	26 883,2	– 26,1707	– 0,04324	0	– 159,7				
737500	Obecný	11 106	– 10,09	0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737500	Max. stoupání	17 530,9	– 16,3556	0,153997	– 0,0000013	– 23,39				
737500	Max. stoupání při vysoké teplotě	20 510,5	– 17,1336	– 0,07687	– 0,0000004	– 122,3				
737500	Max. vzlet	19 629,4	– 26,7504	0,550433	– 0,0000217	– 7,999				
737500	Max. vzlet při vysoké teplotě	22 636,2	– 28,0937	0,225263	0,0000409	– 105,6				
737700	Max. stoupání	22 106,7	– 23,7147	0,165546	0,0000065	0				
737700	Max. stoupání při vysoké teplotě	29 618,1	– 24,596	– 0,273	0	– 249,1				
737700	Max. vzlet	23 534,8	– 29,3547	0,308407	0	0				
737700	Max. vzlet při vysoké teplotě	29 335,5	– 28,632	– 0,105	0	– 195,6				
737800	Max. stoupání	22 403,5	– 27,2645	0,305603	0	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
737800	Max. stoupání při vysoké teplotě	26 593,3	– 26,293	– 0,078	0	– 174,4				
737800	Max. vzlet	26 089,1	– 29,1098	0,143559	0	0				
737800	Max. vzlet při vysoké teplotě	30 143,2	– 29,773	– 0,029	0	– 145,2				
▼M6 737800	Přiblížení na volnoběh	649,0	– 3,3	0,0118	0	0				
7378MAX	Přiblížení na volnoběh	1 046	– 4,6	0,0147	0	0				
7378MAX	Max. stoupání	21 736	– 28,6	0,3333	– 3,28E-06	0				
7378MAX	Max. stoupání při vysoké teplotě	23 323	– 15,1	– 0,09821	6,40E-06	– 142,0575				
7378MAX	Max. vzlet	26 375	– 32.3	0,07827	8,81E-07	0				
7378MAX	Max. vzlet při vysoké teplotě	30 839	– 27,1	– 0,06346	– 8,23E-06	– 183,1101				
A350-941	Přiblížení na volnoběh	5 473,2	– 24,305716	0,0631198	– 4,21E-06	0				
A350-941	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	5 473,2	– 24,305716	0,0631198	– 4,21E-06	0				
A350-941	Max. stoupání	67 210,9	– 82,703367	1,18939	– 0,000012074	0				
A350-941	Max. stoupání při vysoké teplotě	76 854,6	– 75,672429	0	0	– 466				

▼M6

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A350-941	Max. vzlet	84 912,8	– 101,986997	0,940876	– 8,31E-06	0				
A350-941	Max. vzlet při vysoké teplotě	96 170,0	– 101,339623	0	0	– 394				
ATR72	Max. stoupání	5 635,2	– 9,5	0,01127	0,00000027	0				
ATR72	Max. vzlet	7 583,5	– 20,3	0,137399	– 0,00000604	0				
▼M2										
737D17	Obecný	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737D17	Max. stoupání	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737D17	Max. vzlet	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N17	Obecný	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737N17	Max. stoupání	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737N17	Max. vzlet	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N9	Obecný	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737N9	Max. stoupání	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737N9	Max. vzlet	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737QN	Obecný	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737QN	Max. stoupání	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737QN	Max. vzlet	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
74710Q	Obecný	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
74710Q	Max. stoupání	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
74710Q	Max. vzlet	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
747200	Obecný	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747200	Max. stoupání	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747200	Max. vzlet	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
74720A	Obecný	– 32 370	– 7,83	– 0,02105	0	0	47 590	0		
74720A	Max. stoupání	34 860	– 35	0,4962	0	0				
74720A	Max. vzlet	40 870	– 40,11	0,4435	0	0				
74720B	Obecný	– 28 110	– 10,05	– 0,03543	0	0	46 375	0		
74720B	Max. stoupání	39 594	– 38,08	0,5262	0	0				
74720B	Max. vzlet	48 866	– 43,68	0,6641	0	0				
747400	Obecný	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
747400	Max. stoupání	44 157,4	– 42,6142	0,635772	0	0				
747400	Max. stoupání při vysoké teplotě	56 826,2	– 45,4912	– 0,20856	0	– 392,3				
747400	Max. vzlet	53 290,5	– 53,434	0,606283	0	0				
747400	Max. vzlet při vysoké teplotě	66 921,4	– 54,5627	– 0,1278	0	– 410,2				
7478	Přiblížení na volnoběh	5 920	– 19,02	0,225	0	0				
7478	Max. stoupání	50 523	– 39,8663	0,842437	– 0,000015	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
7478	Max. stoupání při vysoké teplotě	56 739,2	– 27,469	– 0,1411	– 0,000015	– 343,137				
7478	Max. vzlet	64 247,2	– 66,0662	0,481932	0,000004	0				
7478	Max. vzlet při vysoké teplotě	80 923,7	– 71,3162	– 0,30655	– 0,00001	– 520,464				
747SP	Obecný	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747SP	Max. stoupání	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747SP	Max. vzlet	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
757300	Max. stoupání	29 549,2	– 30,6086	0,398179	0	0				
757300	Max. stoupání při vysoké teplotě	36 157	– 30,9643	– 0,16465	0	– 250,7				
757300	Max. vzlet	40 175,5	– 35,323	– 0,11328	0	0				
757300	Max. vzlet při vysoké teplotě	46 892,4	– 35,6127	– 0,53031	0	– 241,7				
757PW	Obecný	– 44 951	– 0,83	0,0198	0	0	52 972	0		
757PW	Max. stoupání	27 775,1	– 27,6876	0,381725	0	0				
757PW	Max. stoupání při vysoké teplotě	34 748,3	– 29,9467	– 0,16641	0	– 250,7				
757PW	Max. vzlet	36 214,8	– 48,2704	0,908044	0	0				
757PW	Max. vzlet při vysoké teplotě	45 592,5	– 49,7383	0,213208	0	– 290,6				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
757RR	Obecný	– 44 907	– 21,97	– 0,0589	0	0	46 999	0		
757RR	Max. stoupání	30 065,2	– 32,4779	0,397321	0	0				
757RR	Max. stoupání při vysoké teplotě	36 735,1	– 32,445	– 0,16871	0	– 258,4				
757RR	Max. vzlet	37 802,1	– 38,2839	0,527181	0	0				
757RR	Max. vzlet při vysoké teplotě	45 336,5	– 39,1302	– 0,00514	0	– 257,4				
767300	Obecný	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
767300	Max. stoupání	45 480	– 41,9	0,559	0	0				
767300	Max. vzlet	56 370	– 53	0,251	0	0				
767400	Max. stoupání	45 902,7	– 39,5895	0,633446	0	0				
767400	Max. stoupání při vysoké teplotě	63 647,5	– 41,082	– 0,55	0	– 562,3				
767400	Max. vzlet	60 475,4	– 56,8041	0,478788	0	0				
767400	Max. vzlet při vysoké teplotě	72 425,5	– 55,569	– 0,236	0	– 416,2				
767CF6	Obecný	62 790	– 35,03	– 0,1177	0	0			– 1 610,37	14
767CF6	Max. stoupání	38 057	– 43,24	0,705	0	0				
767CF6	Max. vzlet	44 769	– 48,34	0,5	0	0				
767JT9	Obecný	– 39 777	– 17,367	– 0,0467	0	0	56 550	0		

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
767JT9	Max. stoupání	38 700	– 34,5	0,49	0	0				
767JT9	Max. vzlet	43 190	– 38,3	0,876	0	0				
777200	Obecný	32 710	0	0	0	0			– 1 258	16,16
777200	Max. stoupání	67 093,7	– 85,7553	1,8498	– 0,000076	0				
777200	Max. stoupání při vysoké teplotě	82 096,7	– 72,2859	– 0,32818	– 0,0000179	– 637				
777200	Max. vzlet	93 672,6	– 122,251	1,1818	– 0,0000806	0				
777200	Max. vzlet při vysoké teplotě	114 758,6	– 125,38	– 0,159	– 0,0000261	– 702,4				
777300	Max. stoupání	64 636,2	– 70,833	0,880073	0	0				
777300	Max. stoupání při vysoké teplotě	90 015,1	– 70,745	– 0,852	0	– 823				
777300	Max. vzlet	87 833,8	– 97,7894	0,27543	0	0				
777300	Max. vzlet při vysoké teplotě	103 835,2	– 97,831	– 0,632	0	– 549,1				
7773ER	Přiblížení na volnoběh	8 950	– 27,25	0,131	0	0				
7773ER	Max. stoupání	92 110	– 119	1,14	– 0,000007	0				
7773ER	Max. stoupání při vysoké teplotě	96 550	– 69,4	– 0,542	– 0,00005	– 533				
7773ER	Max. vzlet	112 250	– 120	0,713	– 0,00011	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
7878R	Přiblížení na volnoběh	3 425	– 12,03	0,0955	0	0				
7878R	Max. stoupání	61 142,6	– 78,8116	1,219801	– 0,000039	0				
7878R	Max. stoupání při vysoké teplotě	65 000	– 55	0,1	– 0,00002	– 404,274				
7878R	Max. vzlet	71 214,6	– 93,4796	0,652462	0,000002	0				
7878R	Max. vzlet při vysoké teplotě	86 784,2	– 92	– 0,27021	– 0,00001	– 520,488				
A300-622R	Obecný	– 148 952	– 6,71	– 0,03	0	0	203 740	– 50 104,7		
A300-622R	Přiblížení na volnoběh	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Max. stoupání	44 457,2	– 45,778	0,735506	– 0,000015775	0				
A300-622R	Max. stoupání při vysoké teplotě	52 183,7	– 44,1929	0	0	– 271				
A300-622R	Max. vzlet	56 307,1	– 50,9157	0,405632	– 2,0986E-06	0				
A300-622R	Max. vzlet při vysoké teplotě	61 250,3	– 51,5373	0	0	– 192				
A300B4-203	Obecný	– 132 687	– 30,4092	– 0,10796	4,02686E-07	0			2 535,75	– 8,23842
A300B4-203	Max. stoupání	43 416,5	– 35	– 0,12523	6,27209E-07	0				
A300B4-203	Max. vzlet	49 336,9	– 39,8243	– 0,14231	7,12738E-07	0				
A310-304	Obecný	41 317	– 32,9	– 0,0857	– 0,0000016	0	– 1 131,6	11,8		

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A310-304	Přiblížení na volnoběh	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Max. stoupání	42 008	– 49,5706	1,64076	– 0,000043059	0				
A310-304	Max. stoupání při vysoké teplotě	55 143,3	– 37,4839	0	0	– 505				
A310-304	Max. vzlet	50 530,5	– 51,1538	1,26398	– 0,000012839	0				
A310-304	Max. vzlet při vysoké teplotě	71 457,7	– 50,7768	0	0	– 608				
A319-131	Obecný	– 105 513	– 6,58	0,006828	– 8,055E-07	0	149 900	– 42 300		
A319-131	Přiblížení na volnoběh	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Max. stoupání	14 957,2	1,71654	0,442593	– 0,000013824	0				
A319-131	Max. stoupání při vysoké teplotě	12 977,6	18,59062	0	0	– 78,7				
A319-131	Max. vzlet	21 435,4	– 21,3236	0,309465	1,26125E-05	0				
A319-131	Max. vzlet při vysoké teplotě	23 853,8	– 18,7311	0	0	– 76,8				
A320-211	Obecný	24 380	– 18,534	– 0,07842	– 2,509E-07	0			– 669,457	6,9451
A320-211	Přiblížení na volnoběh	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A320-211	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				
A320-211	Max. stoupání	16 859,1	– 4,3786	0,183576	2,9851E-06	0				
A320-211	Max. stoupání při vysoké teplotě	19 148,5	– 6,50173	0	0	– 95				
A320-211	Max. vzlet	23 652,9	– 22,9338	0,295879	– 5,4631E-06	0				
A320-211	Max. vzlet při vysoké teplotě	27 385	– 23,3	0	0	– 132				
A320-232	Obecný	– 65 083,3	– 7,25	– 0,01918	2,575E-08	0	87 817,6	– 18 693,1		
A320-232	Přiblížení na volnoběh	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Max. stoupání	15 539,2	– 4,08932	0,438331	– 0,00001439	0				
A320-232	Max. stoupání při vysoké teplotě	14 111,4	10,67953	0	0	– 82,2				
A320-232	Max. vzlet	24 746,2	– 25,2473	0,304165	9,2451E-06	0				
A320-232	Max. vzlet při vysoké teplotě	29 506,5	– 24,4165	0	0	– 139				
A321-232	Obecný	– 26 190,2	– 6,6	– 0,0197	– 3,408E-07	0	33 032,2	0		
A321-232	Přiblížení na volnoběh	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				
A321-232	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A321-232	Max. stoupání	21 870,8	– 21,4867	0,380647	– 5,5566E-06	0				
A321-232	Max. stoupání při vysoké teplotě	24 158,5	– 16,8504	0	0	– 147				
A321-232	Max. vzlet	28 636,4	– 26,7318	0,249782	– 3,9163E-06	0				
A321-232	Max. vzlet při vysoké teplotě	31 608,2	– 25,9736	0	0	– 114				
A330-301	Obecný	– 36 339,3	– 31,32	– 0,1297	0	0			484,645	4,0056
A330-301	Přiblížení na volnoběh	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Max. stoupání	34 249,9	25,9859	0,764157	– 8,1437E-07	0				
A330-301	Max. stoupání při vysoké teplotě	46 667,8	10,51272	0	0	– 346				
A330-301	Max. vzlet	61 384,5	– 48,4678	0,582821	– 6,2628E-06	0				
A330-301	Max. vzlet při vysoké teplotě	69 058	– 46,465	0	0	– 288				
A330-343	Obecný	– 127 410	– 9,31	– 0,0386	0,000000569	0	162 922	– 29 498,6		
A330-343	Přiblížení na volnoběh	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Max. stoupání	44 462	– 12,031	0,711026	5,12762E-06	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A330-343	Max. stoupání při vysoké teplotě	63 522,4	– 50,7504	0	0	– 411				
A330-343	Max. vzlet	69 831	– 77,9676	0,882955	– 0,000026894	0				
A330-343	Max. vzlet při vysoké teplotě	85 732,2	– 78,8957	0	0	– 451				
A340-211	Obecný	19 716	– 17,65	– 0,0878	0	0			– 590,77	7,341
A340-211	Přiblížení na volnoběh	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Max. stoupání	26 802,9	– 28,8264	0,31673	3,50144E-06	0				
A340-211	Max. stoupání při vysoké teplotě	31 091,8	– 31,4492	0	0	– 160				
A340-211	Max. vzlet	29 929,8	– 30,7732	0,29922	– 4,1757E-06	0				
A340-211	Max. vzlet při vysoké teplotě	34 594,4	– 30,094	0	0	– 175				
A340-642	Přiblížení na volnoběh	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Max. stoupání	42 621,6	– 44,2784	0,484124	2,668E-07	0				
A340-642	Max. stoupání při vysoké teplotě	50 112	– 60,5262	0	0	– 212				
A340-642	Max. vzlet	55 248,1	– 61,4744	0,506968	– 9,6324E-06	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A340-642	Max. vzlet při vysoké teplotě	63 276,8	– 59,6458	0	0	– 300				
A380-841	Přiblížení na volnoběh	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Max. stoupání	63 586,2	– 53,9292	1,23082	– 0,00003343	0				
A380-841	Max. stoupání při vysoké teplotě	72 974,3	– 52,6993	0	0	– 420				
A380-841	Max. vzlet	71 176,1	– 84,4052	0,220679	0,000428339	0				
A380-841	Max. vzlet při vysoké teplotě	90 820,8	– 94,5354	0	0	– 610				
A380-861	Přiblížení na volnoběh	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Přiblížení na volnoběh vysoká teplota	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Max. stoupání	66 053,2	– 61,754	0,977183	– 0,000025178	0				
A380-861	Max. stoupání při vysoké teplotě	73 729,7	– 65,1895	0	0	– 324				
A380-861	Max. vzlet	70 053,6	– 76,0931	0,838794	– 0,000010766	0				
A380-861	Max. vzlet při vysoké teplotě	83 320,5	– 82,3362	0	0	– 432				
BAC111	Max. stoupání	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
BAC111	Max. vzlet	11 168,1	– 6,70084	– 0,02234	0	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
BAE146	Obecný	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE146	Max. stoupání	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE146	Max. vzlet	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Obecný	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE300	Max. stoupání	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Max. vzlet	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
CIT3	Max. stoupání	2 987,4	– 3,4992	0,06123	– 1,1664E-06	0				
CIT3	Max. vzlet	3 319,3	– 3,888	0,068032	– 0,000001296	0				
CL600	Max. stoupání	5 543,3	– 5,6542	0,08442	0	0				
CL600	Max. vzlet	6 159,2	– 6,2824	0,0938	0	0				
CL601	Max. stoupání	6 517,3	– 6,6476	0,09776	0	0				
CL601	Max. vzlet	7 241,4	– 7,3862	0,10862	0	0				
CNA208	Max. stoupání	2 953,9	– 8,581	– 0,00453	– 7,2035E-07	– 1,44				
CNA208	Max. vzlet	3 245,2	– 11,69	– 0,01053	– 6,777E-07	– 1,62				
CNA500	Obecný	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
CNA500	Max. stoupání	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
CNA500	Max. vzlet	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
CNA510	Obecný	4 234,6	– 1,68388	0,001047	– 5,78019E-08	0			– 103,817	0,811333
CNA510	Max. stoupání	1 486	– 1,60533	0	– 1,04748E-07	0				
CNA510	Max. vzlet	1 492,8	– 1,87734	0	– 2,55208E-06	0				
CNA525C	Obecný	1 528,4	– 2,83667	– 0,00013	2,55648E-07	0			– 51,50512788	0,724013467
CNA525C	Max. stoupání	3 001,7	– 2,38854	0,004585	– 1,4045E-07	0				
CNA525C	Max. vzlet	3 464,1	– 2,5254	0,001981	– 1,46353E-06	0				
CNA55B	Obecný	1 373,8	– 2,2903	– 8,9E-05	3,2273E-08	0			– 44,861	0,66327
CNA55B	Max. stoupání	2 323,1	– 2,4386	0,002159	– 2,1456E-07	0				
CNA55B	Max. vzlet	2 658,7	– 2,6269	– 0,00359	1,7262E-07	0				
CNA560E	Obecný	1 533,4	– 2,49247	0,011973	– 6,90894E-07	0			– 53,9835	0,839574
CNA560E	Max. stoupání	3 194,3	– 2,53358	0,028038	2,70832E-07	0				
CNA560E	Max. vzlet	3 316,5	– 2,7005	0,04349	– 6,52616E-07	0				
CNA560U	Max. stoupání	2 597,5	– 2,22178	0,023781	6,12239E-08	0				
CNA560U	Max. vzlet	2 920	– 2,0264	0,025133	2,95314E-07	0				
CNA560XL	Max. stoupání	3 454,5	– 3,98132	– 0,0704	0	0				
CNA560XL	Max. vzlet	3 838,3	– 4,42368	– 0,07823	0	0				
CNA680	Obecný	2 904,8	– 4,80092	– 0,00174	5,62892E-07	0			– 101,327	1,3401

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
CNA680	Max. stoupání	5 520,2	– 5,32711	– 0,02377	1,89918E-06	0				
CNA680	Max. vzlet	5 683	– 6,55907	– 0,00159	8,72971E-07	0				
CNA750	Obecný	4 778,6	– 6,56521	0,000671	– 4,11321E-07	0			– 146,712	1,9748
CNA750	Max. stoupání	6 097,8	– 7,0102	– 0,00528	3,74689E-08	0				
CNA750	Max. vzlet	6 127,8	– 7,07624	– 0,00394	3,95764E-08	0				
CONCRD	Max. stoupání	33 252,1	– 26,6	0,2328	0	0				
CONCRD	Max. vzlet	39 653	– 31,722	0,2776	0	0				
CRJ9-ER	Obecný	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-ER	Přiblížení na volnoběh	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-ER	Max. stoupání	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				
CRJ9-ER	Max. stoupání při vysoké teplotě	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-ER	Max. vzlet	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-ER	Max. vzlet při vysoké teplotě	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
CRJ9-LR	Obecný	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-LR	Přiblížení na volnoběh	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-LR	Max. stoupání	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
CRJ9-LR	Max. stoupání při vysoké teplotě	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-LR	Max. vzlet	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-LR	Max. vzlet při vysoké teplotě	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
DC1010	Obecný	25 027,6	– 27,4313	– 0,07828	0	0			– 694,556	8,02362
DC1010	Max. stoupání	30 596	– 28,4416	– 0,10164	5,0902E-07	0				
DC1010	Max. vzlet	35 985,4	– 30,9909	– 0,11075	5,5465E-07	0				
DC1030	Max. stoupání	38 520	– 29,38	0,49	0	0				
DC1030	Max. vzlet	49 310	– 42,42	0,61	0	0				
DC1040	Obecný	– 143 602	– 14,4996	– 0,05026	0	0	204 567	– 54 761,9		
DC1040	Max. stoupání	34 087,9	– 12,9859	– 0,04641	2,3241E-07	0				
DC1040	Max. vzlet	41 594,9	– 22,3071	– 0,07971	3,9923E-07	0				
DC850	Obecný	– 22 582,8	– 6,58409	– 0,02081	0	0	29 070,9	– 4 341,84		
DC850	Max. stoupání	14 243,5	– 5,6565	– 0,02021	1,0123E-07	0				
DC850	Max. vzlet	15 670,3	– 5,8955	– 0,02107	1,0551E-07	0				
DC860	Obecný	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC860	Max. stoupání	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC860	Max. vzlet	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
DC870	Obecný	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
DC870	Max. stoupání	18 859	– 17,91	0,1953	0	– 2,034				
DC870	Max. vzlet	20 758	– 20,65	0,2173	0	0				
DC8QN	Obecný	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC8QN	Max. stoupání	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC8QN	Max. vzlet	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				
DC910	Obecný	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC910	Max. stoupání	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC910	Max. vzlet	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC930	Obecný	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC930	Max. stoupání	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC930	Max. vzlet	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC93LW	Obecný	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC93LW	Max. stoupání	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC93LW	Max. vzlet	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC950	Obecný	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC950	Max. stoupání	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC950	Max. vzlet	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
DC95HW	Obecný	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC95HW	Max. stoupání	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC95HW	Max. vzlet	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				
DC9Q7	Obecný	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC9Q7	Max. stoupání	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC9Q7	Max. vzlet	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC9Q9	Obecný	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC9Q9	Max. stoupání	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC9Q9	Max. vzlet	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DHC8	Obecný	2 010,7	– 19,409	0,07743	0	0			54,6666	– 0,0828
DHC8	Max. stoupání	6 323,6	– 21,4445	0,088232	0	0				
DHC8	Max. vzlet	7 026,2	– 23,8272	0,098036	0	0				
DHC830	Obecný	1 623,1	– 18,411	0,075104	0	0			72,6356	– 0,17951
DHC830	Max. stoupání	6 679	– 21,9919	0,090305	0	0				
DHC830	Max. vzlet	7 421,1	– 24,4354	0,100339	0	0				
DO228	Max. stoupání	2 571	– 7,9721	0,07004	– 4,9292E-06	0				
DO228	Max. vzlet	2 524,3	– 8,067	0,06042	– 6,8678E-06	0				
DO328	Max. stoupání	7 752,5	– 23,2	0,225	– 0,0000158	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
DO328	Max. vzlet	8 138,2	– 28,1	0,199	– 0,000021	0				
ECLIPSE500	Max. stoupání	947,7	– 0,73662	0,018307	2,63346E-07	– 0,0571				
ECLIPSE500	Max. stoupání při vysoké teplotě	1 077,4	– 1,20966	– 0,00912	1,28125E-07	– 9,84248				
ECLIPSE500	Max. vzlet	1 039,2	– 1,57439	0,034769	– 0,000002274	– 0,0323				
ECLIPSE500	Max. vzlet při vysoké teplotě	1 258,9	– 1,6144	– 0,00748	3,13285E-08	– 10,7499				
ECLIPSE500	Omezené stoupání	1 084,2	– 1,38862	0,009974	7,08687E-08	0,048579				
ECLIPSE500	Omezené stoupání vysoká teplota	1 168,6	– 1,50732	– 0,01586	3,07776E-07	– 11,2558				
EMB120	Max. stoupání	4 668	– 11,932	0,0664	0	– 5,663				
EMB120	Max. vzlet	5 212	– 12,45	0,0728	0	– 6,87				
EMB145	Max. stoupání	5 554,3	– 6,86092	0,065416	0	– 4,036				
EMB145	Max. vzlet	7 499,5	– 9,12812	0,045563	0	– 22,89				
EMB14L	Max. stoupání	6 432,5	– 7,56929	0,069004	0	– 5,419				
EMB14L	Max. vzlet	7 246,1	– 8,61031	0,232825	0	– 0,9689				
EMB170	Přiblížení na volnoběh	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB170	Max. stoupání	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$))	K4 (lb/(N1/$\sqrt{\theta}$)^2)
EMB170	Max. vzlet	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB175	Přiblížení na volnoběh	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB175	Max. stoupání	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				
EMB175	Max. vzlet	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB190	Přiblížení na volnoběh	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB190	Max. stoupání	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB190	Max. vzlet	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
EMB195	Přiblížení na volnoběh	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB195	Max. stoupání	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB195	Max. vzlet	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
F10062	Max. stoupání	10 472	– 9,57	0,137	0	0				
F10062	Max. vzlet	13 551	– 16,56	0,2804	0	0				
F10065	Max. stoupání	10 970	– 10,52	0,1238	0	0				
F10065	Max. vzlet	14 814	– 16,72	0,065	0	0				
F28MK2	Max. stoupání	8 408	– 4,72	0,1048	0	0				
F28MK2	Max. vzlet	9 851	– 7,68	0,0889	0	0				
F28MK4	Max. stoupání	8 459	– 4,874	0,0997	0	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
F28MK4	Max. vzlet	9 905	– 7,445	0,0765	0	0				
FAL20	Max. stoupání	4 102	– 2,3831	– 0,11465	1,02126E-05	0				
FAL20	Max. vzlet	4 017,4	– 3,4567	0,058024	– 2,49247E-06	0				
GII	Max. stoupání	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GII	Max. vzlet	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GII	Max. vzlet při vysoké teplotě	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GII	Omezené stoupání	6 030	0	– 0,0081	0,0000002	0				
GII	Omezený vzlet	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GII	Omezený vzlet při vysoké teplotě	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIIB	Max. stoupání	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GIIB	Max. vzlet	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GIIB	Max. vzlet při vysoké teplotě	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GIIB	Omezené stoupání	5 369	0	– 0,0081	0	0				
GIIB	Omezený vzlet	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GIIB	Omezený vzlet při vysoké teplotě	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIV	Max. stoupání	10 770	– 10,96	0,1784	– 0,000001	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
GIV	Max. stoupání při vysoké teplotě	11 805	– 9,4	– 0,0624	0	– 89				
GIV	Max. vzlet	13 725	– 18,2	0,3189	– 0,00002	0				
GIV	Max. vzlet při vysoké teplotě	17 129	– 17,6	– 0,0472	0,0000003	– 114				
GV	Max. stoupání	12 400	– 11,6	0,12	0	0				
GV	Max. stoupání při vysoké teplotě	14 900	– 11,2	– 0,11	0	– 107				
GV	Max. vzlet	14 600	– 18,86	0,1649	0	0				
GV	Max. vzlet při vysoké teplotě	18 970	– 18,4	– 0,115	0	– 126,5				
IA1125	Max. stoupání	3 114,4	– 3,4992	0,04125	– 2,81988E-06	0				
IA1125	Max. vzlet	3 460,5	– 3,888	0,045834	– 3,1332E-06	0				
L1011	Obecný	– 80 222,2	– 25,0263	0	0	0	92 893,5	– 10 186,1		
L1011	Max. stoupání	34 204,8	– 43,8172	0,270193	2,0153E-06	0				
L1011	Max. vzlet	40 720	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
L10115	Max. stoupání	39 532,9	– 44,0258	0,27148	2,02494E-06	0				
L10115	Max. vzlet	46 840	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
LEAR25	Max. stoupání	2 560,9	– 1,8352	– 0,01509	1,95912E-06	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
LEAR25	Max. vzlet	2 845,4	– 2,03911	– 0,01677	2,1768E-06	0				
LEAR35	Max. stoupání	3 071	– 3,4992	– 0,00397	1,38915E-06	0				
LEAR35	Max. vzlet	3 412,2	– 3,888	– 0,00441	1,5435E-06	0				
MD11GE	Max. stoupání	47 037	– 45,71	0,854	0	– 368,1				
MD11GE	Max. vzlet	57 156	– 42,73	0,303	0	– 357,5				
MD11PW	Max. stoupání	51 197	– 59,27	0,416	0	– 357				
MD11PW	Max. vzlet	57 661	– 51,3	0,513	0	– 426,6				
MD81	Obecný	– 15 384	– 10	0,019	0	0	17 917	0		
MD81	Max. stoupání	18 040,9	– 8,83022	– 0,02993	0	– 114,3				
MD81	Max. stoupání při vysoké teplotě	21 047,1	– 12,8373	– 0,07163	0	– 151,8				
MD81	Max. vzlet	18 810,5	– 11,1271	0,092622	0	– 2,101				
MD81	Max. vzlet při vysoké teplotě	22 678,5	– 14,546	– 0,05823	0	– 138,4				
MD82	Obecný	– 13 488	– 10	0,025	0	0	16 750	0		
MD82	Max. stoupání	16 810,1	– 5,36467	0,048334	0	– 60,8				
MD82	Max. stoupání při vysoké teplotě	22 606,4	– 13,9975	– 0,09177	0	– 168,1				
MD82	Max. vzlet	19 344,5	– 15,5531	0,333164	0	– 1,031				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})$)	K4 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})^2$)
MD82	Max. vzlet při vysoké teplotě	24 452	– 16,6869	0,005711	0	– 162,5				
MD83	Obecný	– 13 845	– 13,33	0,019	0	0	17 500	0		
MD83	Max. stoupání	18 075,2	– 7,63873	0,058915	0	– 64,7				
MD83	Max. stoupání při vysoké teplotě	23 181,6	– 13,4908	– 0,09344	0	– 164				
MD83	Max. vzlet	20 080,8	– 11,9047	0,191099	0	– 4,078				
MD83	Max. vzlet při vysoké teplotě	25 460,4	– 15,5681	– 0,05468	0	– 176,1				
MD9025	Obecný	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9025	Max. stoupání	23 881	– 30,625	0,2551	0	0				
MD9025	Max. stoupání při vysoké teplotě	27 078,4	– 30,625	0	0	– 213,2				
MD9025	Max. vzlet	23 066	– 23,5769	0,3147	0	0				
MD9025	Max. vzlet při vysoké teplotě	28 697,1	– 23,5769	0	0	– 225,2				
MD9028	Obecný	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9028	Max. stoupání	23 421	– 26,5453	0,2599	0	0				
MD9028	Max. stoupání při vysoké teplotě	26 678,6	– 26,5453	0	0	– 217,2				
MD9028	Max. vzlet	25 656	– 25,3418	0,2419	0	0				

▼M2

ID letadla	Režim tahu	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ ° C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})$)	K4 ($lb/(N1/\sqrt{\theta})^2$)
MD9028	Max. vzlet při vysoké teplotě	30 520	– 25,3418	0	0	– 194,6				
MU3001	Obecný	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
MU3001	Max. stoupání	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
MU3001	Max. vzlet	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				
PA42	Max. stoupání	2 295,2	– 6,6307	0,041917	5,8567E-07	0				
PA42	Max. vzlet	2 219,6	– 5,9898	0,044468	2,8008E-07	0				

▼M2

Tabulka I-8

Koeficienty pro vrtulové motory

ID letadla	Režim tahu	Účinnost vrtule	Čistý instalovaný hnací výkon (hp)
BEC58P	Max. stoupání	0,90	261,3
BEC58P	Max. vzlet	0,90	310,0
CNA172	Max. stoupání	0,69	140,0
CNA172	Max. vzlet	0,67	155,0
CNA182	Max. stoupání	0,78	189,8
CNA182	Max. vzlet	0,75	222,4
CNA206	Max. stoupání	0,77	234,0
CNA206	Max. vzlet	0,70	300,0
CNA20T	Max. stoupání	0,77	238,0
CNA20T	Max. vzlet	0,69	310,0
CNA441	Max. stoupání	0,90	620,0
CNA441	Max. vzlet	0,90	635,5
CVR580	Max. stoupání	0,85	3 344,0
CVR580	Max. vzlet	0,85	3 800,0
DC3	Max. stoupání	0,85	1 130,0
DC3	Max. vzlet	0,85	1 302,0
DC6	Max. stoupání	0,90	1 750,0
DC6	Max. vzlet	0,90	1 900,0
DHC6	Max. stoupání	0,90	557,5

▼**M2**

ID letadla	Režim tahu	Účinnost vrtule	Čistý instalovaný hnací výkon (hp)
DHC6	Max. vzlet	0,90	587,0
DHC6QP	Max. stoupání	0,90	557,5
DHC6QP	Max. vzlet	0,90	587,0
DHC7	Max. stoupání	0,90	846,0
DHC7	Max. vzlet	0,90	940,0
HS748A	Max. stoupání	0,90	1 805,0
HS748A	Max. vzlet	0,90	2 006,0
L188	Max. stoupání	0,90	3 180,0
L188	Max. vzlet	0,90	3 460,0
PA30	Max. stoupání	0,80	130,5
PA30	Max. vzlet	0,80	139,5
SD330	Max. stoupání	0,90	972,0
SD330	Max. vzlet	0,90	1 080,0
SF340	Max. stoupání	0,90	1 587,0
SF340	Max. vzlet	0,90	1 763,0

▼M2

Tabulka I-9

Údaje o hluku, výkonu a vzdálenosti (údaje NPD)

ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2CF650	LAmax	A	10 000,0	99,2	91,9	86,7	81,0	72,1	63,0	56,7	49,6	41,6	33,1
2CF650	LAmax	A	25 000,0	105,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF650	LAmax	D	25 000,0	105,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF650	LAmax	D	40 000,0	109,1	102,3	97,6	92,5	84,3	75,4	69,3	62,6	55,1	47,2
2CF650	SEL	A	10 000,0	99,9	95,0	91,4	87,5	81,3	74,6	69,7	64,2	57,7	50,7
2CF650	SEL	A	25 000,0	103,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF650	SEL	D	25 000,0	103,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF650	SEL	D	40 000,0	106,8	102,9	100,1	97,1	92,0	85,8	81,0	75,9	69,9	63,4
2CF680	LAmax	A	7 000,0	96,3	89,8	85,2	80,2	71,9	63,2	56,9	50,8	44,1	37,7
2CF680	LAmax	A	12 000,0	97,5	90,9	86,3	81,3	73,0	64,4	58,3	52,3	45,8	39,6
2CF680	LAmax	D	17 000,0	98,2	91,5	87,0	82,1	74,2	65,8	59,7	53,6	46,9	40,4
2CF680	LAmax	D	25 000,0	98,5	92,6	88,3	83,7	76,4	68,0	62,0	55,6	48,7	41,8
2CF680	LAmax	D	33 000,0	101,5	95,8	91,7	87,3	80,2	71,8	65,8	59,4	52,5	45,5
2CF680	LAmax	D	41 000,0	104,4	99,0	95,2	91,0	84,1	75,8	69,7	63,2	56,0	48,8
2CF680	SEL	A	7 000,0	98,1	93,9	90,8	87,4	81,4	75,0	70,3	65,7	60,6	55,7
2CF680	SEL	A	12 000,0	99,3	95,0	91,9	88,5	82,5	76,2	71,7	67,2	62,3	57,6

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2CF680	SEL	D	17 000,0	100,0	95,6	92,6	89,3	83,7	77,6	73,1	68,5	63,4	58,4
2CF680	SEL	D	25 000,0	100,3	96,7	93,9	90,9	85,9	79,8	75,4	70,5	65,2	59,8
2CF680	SEL	D	33 000,0	103,3	99,9	97,3	94,5	89,7	83,6	79,2	74,3	69,0	63,5
2CF680	SEL	D	41 000,0	106,2	103,1	100,8	98,2	93,6	87,6	83,1	78,1	72,5	66,8
2CF68D	LAmax	A	10 020,0	97,7	91,0	85,8	81,1	73,0	64,5	58,5	51,7	44,8	38,3
2CF68D	LAmax	A	23 190,0	103,3	96,5	91,5	86,5	77,5	68,3	61,7	54,6	47,5	40,4
2CF68D	LAmax	D	25 940,0	101,9	94,6	89,8	85,0	77,5	68,9	62,6	55,3	47,5	37,2
2CF68D	LAmax	D	39 180,0	104,2	97,6	93,1	89,0	81,7	73,4	66,8	60,1	52,2	42,2
2CF68D	LAmax	D	51 530,0	108,4	102,1	97,8	93,5	86,7	78,9	72,8	66,3	58,7	49,2
2CF68D	LAmax	D	55 500,0	111,4	105,1	100,8	96,5	88,7	82,4	76,3	70,3	62,7	54,0
2CF68D	SEL	A	10 020,0	99,5	95,1	91,4	88,3	82,5	76,3	71,9	66,6	61,3	56,3
2CF68D	SEL	A	23 190,0	105,1	100,6	97,1	93,7	87,0	80,1	75,1	69,5	64,0	58,4
2CF68D	SEL	D	25 940,0	103,7	98,7	95,4	92,2	87,0	80,7	76,0	70,2	64,0	55,2
2CF68D	SEL	D	39 180,0	106,0	101,7	98,7	96,2	91,2	85,2	80,2	75,0	68,7	60,2
2CF68D	SEL	D	51 530,0	110,2	106,2	103,4	100,7	96,2	90,7	86,2	81,2	75,2	67,2
2CF68D	SEL	D	55 500,0	113,2	109,2	106,4	103,7	98,2	94,2	89,7	85,2	79,2	72,0
2J155D	LAmax	A	500,0	87,0	79,3	74,0	68,2	59,0	49,2	42,4	35,2	27,6	20,0
2J155D	LAmax	A	1 000,0	92,9	85,4	80,2	74,6	65,6	56,0	49,4	42,4	35,0	27,6

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2J155D	LAmax	D	1 500,0	98,3	90,9	85,7	80,1	71,2	61,7	55,1	48,1	40,7	33,4
2J155D	LAmax	D	2 400,0	103,2	97,1	92,5	87,5	79,2	70,0	63,4	56,3	48,7	41,1
2J155D	LAmax	D	2 800,0	107,7	101,4	96,9	91,8	83,5	74,2	67,7	60,6	53,0	45,4
2J155D	SEL	A	500,0	87,3	81,9	78,1	73,8	66,9	59,3	54,0	48,3	42,3	36,2
2J155D	SEL	A	1 000,0	93,3	88,1	84,4	80,3	73,6	66,3	61,1	55,6	49,7	43,8
2J155D	SEL	D	1 500,0	99,5	94,3	90,6	86,5	79,9	72,6	67,5	62,0	56,1	50,3
2J155D	SEL	D	2 400,0	106,2	102,4	99,3	95,8	89,8	82,8	77,8	72,2	66,1	59,9
2J155D	SEL	D	2 800,0	109,9	106,0	102,9	99,4	93,3	86,4	81,3	75,7	69,6	63,4
2JT8D	LAmax	A	3 000,0	102,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT8D	LAmax	A	6 000,0	105,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5
2JT8D	LAmax	D	8 000,0	108,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT8D	LAmax	D	10 000,0	111,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT8D	LAmax	D	12 000,0	115,9	108,9	104,3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT8D	LAmax	D	14 000,0	120,8	113,4	109,4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT8D	SEL	A	3 000,0	102,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT8D	SEL	A	6 000,0	106,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT8D	SEL	D	8 000,0	108,8	103,9	100,5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT8D	SEL	D	10 000,0	111,4	107,2	104,3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT8D	SEL	D	12 000,0	115,1	111,1	108,4	105,5	100,2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8D	SEL	D	14 000,0	119,8	115,9	113,3	110,5	105,4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT8D2	LAmax	A	4 000,0	89,8	82,7	78,0	73,2	65,6	57,3	51,1	44,5	37,7	31,3
2JT8D2	LAmax	A	4 667,0	90,8	83,6	79,0	74,2	66,6	58,2	52,0	45,4	38,6	32,2
2JT8D2	LAmax	A	5 333,0	91,8	84,6	79,9	75,1	67,5	59,1	52,9	46,3	39,4	33,0
2JT8D2	LAmax	A	6 000,0	92,9	85,6	80,9	76,1	68,4	60,0	53,8	47,1	40,3	33,9
2JT8D2	LAmax	D	9 000,0	100,6	93,9	89,5	84,8	77,3	69,0	62,9	56,1	49,2	42,5
2JT8D2	LAmax	D	11 000,0	103,0	96,3	91,9	87,2	79,6	71,2	65,0	58,2	51,2	44,4
2JT8D2	LAmax	D	13 000,0	105,4	98,7	94,2	89,5	81,8	73,3	67,1	60,2	53,1	46,3
2JT8D2	LAmax	D	15 000,0	107,8	101,1	96,6	91,8	84,1	75,5	69,2	62,2	55,1	48,2
2JT8D2	LAmax	D	17 000,0	110,2	103,5	99,0	94,2	86,4	77,6	71,3	64,2	57,0	50,1
2JT8D2	LAmax	D	19 000,0	112,6	105,9	101,4	96,5	88,6	79,8	73,4	66,2	59,0	52,0
2JT8D2	SEL	A	4 000,0	91,5	87,5	84,7	81,9	77,1	71,6	67,2	62,4	57,5	52,9
2JT8D2	SEL	A	4 667,0	92,6	88,5	85,8	82,9	78,1	72,6	68,2	63,4	58,5	53,8
2JT8D2	SEL	A	5 333,0	93,7	89,6	86,8	83,9	79,1	73,6	69,2	64,4	59,4	54,8
2JT8D2	SEL	A	6 000,0	94,7	90,6	87,8	84,9	80,1	74,6	70,2	65,4	60,4	55,7
2JT8D2	SEL	D	9 000,0	100,1	96,3	93,7	91,0	86,3	80,8	76,6	71,6	66,5	61,7
2JT8D2	SEL	D	11 000,0	102,4	98,7	96,1	93,3	88,6	83,0	78,7	73,7	68,7	63,8
2JT8D2	SEL	D	13 000,0	104,8	101,0	98,5	95,6	90,9	85,2	80,9	75,9	70,8	65,9
2JT8D2	SEL	D	15 000,0	107,1	103,4	100,8	98,0	93,1	87,4	83,1	78,0	72,9	68,0

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8D2	SEL	D	17 000,0	109,5	105,7	103,2	100,3	95,4	89,6	85,2	80,2	75,0	70,1
2JT8D2	SEL	D	19 000,0	111,8	108,1	105,5	102,7	97,7	91,8	87,4	82,3	77,2	72,2
2JT8DH	LAmax	A	3 000,0	88,6	83,0	76,9	71,2	62,7	54,1	48,0	41,2	33,4	25,2
2JT8DH	LAmax	A	6 000,0	93,9	88,7	84,5	79,9	72,5	64,0	57,8	50,8	42,9	34,3
2JT8DH	LAmax	D	8 000,0	101,1	94,5	90,0	85,2	77,5	68,8	62,5	55,4	47,3	38,7
2JT8DH	LAmax	D	10 000,0	103,5	96,9	92,5	87,7	79,9	71,2	64,8	57,6	49,6	41,2
2JT8DH	LAmax	D	12 000,0	108,0	101,4	97,0	92,2	84,5	75,8	69,4	62,4	54,4	45,9
2JT8DH	LAmax	D	14 000,0	110,7	104,2	99,8	95,1	87,5	79,0	72,8	65,9	58,2	50,0
2JT8DH	SEL	A	3 000,0	92,6	88,5	85,0	81,2	75,5	69,0	64,1	58,5	51,9	44,9
2JT8DH	SEL	A	6 000,0	97,9	93,6	90,8	87,9	83,0	76,7	71,7	65,9	59,2	51,8
2JT8DH	SEL	D	8 000,0	99,5	95,8	93,2	90,3	85,4	79,0	73,8	67,9	61,1	53,6
2JT8DH	SEL	D	10 000,0	103,6	99,9	97,3	94,4	89,5	83,0	77,8	71,8	65,0	57,7
2JT8DH	SEL	D	12 000,0	107,2	103,5	100,9	98,0	93,1	86,7	81,5	75,6	68,9	61,5
2JT8DH	SEL	D	14 000,0	110,8	107,2	104,6	101,8	97,0	90,6	85,6	79,9	73,4	66,4
2JT8DL	LAmax	A	3 000,0	92,7	85,7	80,8	75,8	67,8	59,0	52,6	45,4	37,2	28,7
2JT8DL	LAmax	A	6 000,0	96,7	89,9	85,3	80,4	72,4	63,6	57,2	50,0	41,8	33,2
2JT8DL	LAmax	D	8 000,0	102,0	95,2	90,7	85,8	77,8	69,0	62,6	55,5	47,3	38,7
2JT8DL	LAmax	D	10 000,0	105,7	98,5	93,9	89,0	81,0	72,2	65,8	58,6	50,6	42,0

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8DL	LAmax	D	12 000,0	109,3	102,5	98,0	93,2	85,3	76,5	70,0	62,9	54,9	46,4
2JT8DL	LAmax	D	14 000,0	112,5	105,8	101,3	96,4	88,5	79,5	72,9	65,7	57,6	49,1
2JT8DL	SEL	A	3 000,0	94,7	90,2	87,0	83,7	78,4	71,7	66,5	60,4	53,5	46,1
2JT8DL	SEL	A	6 000,0	97,9	94,0	91,2	88,2	83,0	76,5	71,2	65,2	58,3	50,8
2JT8DL	SEL	D	8 000,0	101,2	97,3	94,5	91,5	86,3	79,7	74,5	68,5	61,6	54,1
2JT8DL	SEL	D	10 000,0	104,6	101,3	98,4	95,3	90,1	83,6	78,3	72,4	65,5	58,1
2JT8DL	SEL	D	12 000,0	108,1	104,7	101,9	99,0	94,0	87,4	82,1	76,2	69,4	62,1
2JT8DL	SEL	D	14 000,0	111,7	108,0	105,3	102,4	97,3	90,6	85,3	79,2	72,3	65,0
2JT8DN	LAmax	A	3 000,0	90,6	84,2	79,7	74,9	67,3	59,2	53,6	47,7	41,5	35,4
2JT8DN	LAmax	A	5 000,0	95,8	89,3	84,8	80,0	72,4	64,3	58,8	52,9	46,6	40,5
2JT8DN	LAmax	D	6 000,0	96,8	90,8	86,5	81,8	74,1	65,8	59,9	53,7	47,0	40,4
2JT8DN	LAmax	D	8 000,0	101,2	95,2	90,9	86,1	78,5	70,2	64,4	58,2	51,6	45,0
2JT8DN	LAmax	D	10 000,0	105,1	99,1	94,7	90,0	82,3	73,8	67,9	61,6	54,8	48,0
2JT8DN	LAmax	D	12 000,0	108,5	102,5	98,1	93,3	85,5	77,0	71,0	64,6	57,8	51,0
2JT8DN	LAmax	D	14 000,0	111,4	105,4	101,0	96,3	88,5	80,1	74,1	67,8	60,9	54,2
2JT8DN	LAmax	D	16 000,0	113,8	107,8	103,4	98,7	90,9	82,5	76,5	70,1	63,3	56,6
2JT8DN	SEL	A	3 000,0	94,0	90,4	87,5	84,2	78,4	71,7	66,7	61,3	55,3	49,3
2JT8DN	SEL	A	5 000,0	98,5	94,9	92,1	88,8	83,0	76,3	71,4	66,0	60,0	53,9

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8DN	SEL	D	6 000,0	98,6	94,8	92,0	88,8	83,4	77,4	73,0	68,3	63,1	57,9
2JT8DN	SEL	D	8 000,0	102,7	99,0	96,1	92,9	87,6	81,5	77,2	72,5	67,4	62,3
2JT8DN	SEL	D	10 000,0	106,6	102,9	100,0	96,8	91,3	85,1	80,7	75,9	70,6	65,3
2JT8DN	SEL	D	12 000,0	110,2	106,4	103,5	100,2	94,7	88,4	83,9	79,0	73,7	68,3
2JT8DN	SEL	D	14 000,0	113,1	109,5	106,7	103,5	98,0	91,8	87,3	82,4	77,0	71,6
2JT8DN	SEL	D	16 000,0	115,9	112,3	109,5	106,3	100,8	94,6	90,1	85,2	79,8	74,4
2JT8DQ	LAmax	A	3 000,0	94,9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8
2JT8DQ	LAmax	A	6 000,0	99,1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT8DQ	LAmax	D	8 000,0	104,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT8DQ	LAmax	D	10 000,0	109,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT8DQ	LAmax	D	12 000,0	114,6	107,9	103,3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT8DQ	LAmax	D	14 000,0	120,1	113,4	108,8	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9
2JT8DQ	SEL	A	3 000,0	94,6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2
2JT8DQ	SEL	A	6 000,0	99,8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT8DQ	SEL	D	8 000,0	104,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT8DQ	SEL	D	10 000,0	109,0	105,2	102,5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT8DQ	SEL	D	12 000,0	113,8	110,1	107,4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT8DQ	SEL	D	14 000,0	119,1	115,4	112,8	110,0	105,1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8DW	LAmax	A	3 000,0	102,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT8DW	LAmax	A	6 000,0	105,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5
2JT8DW	LAmax	D	8 000,0	108,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT8DW	LAmax	D	10 000,0	111,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT8DW	LAmax	D	12 000,0	115,9	108,9	104,3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT8DW	LAmax	D	14 000,0	120,8	113,4	109,4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT8DW	SEL	A	3 000,0	102,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT8DW	SEL	A	6 000,0	106,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT8DW	SEL	D	8 000,0	108,8	103,9	100,5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT8DW	SEL	D	10 000,0	111,4	107,2	104,3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT8DW	SEL	D	12 000,0	115,1	111,1	108,4	105,5	100,2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1
2JT8DW	SEL	D	14 000,0	119,8	115,9	113,3	110,5	105,4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT8QW	LAmax	A	3 000,0	94,9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8
2JT8QW	LAmax	A	6 000,0	99,1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT8QW	LAmax	D	8 000,0	104,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT8QW	LAmax	D	10 000,0	109,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT8QW	LAmax	D	12 000,0	114,6	107,9	103,3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT8QW	LAmax	D	14 000,0	120,1	113,4	108,8	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8QW	SEL	A	3 000,0	94,6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2
2JT8QW	SEL	A	6 000,0	99,8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT8QW	SEL	D	8 000,0	104,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT8QW	SEL	D	10 000,0	109,0	105,2	102,5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT8QW	SEL	D	12 000,0	113,8	110,1	107,4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT8QW	SEL	D	14 000,0	119,1	115,4	112,8	110,0	105,1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4
2PW535	LAmax	A	500,0	89,5	81,8	76,3	70,3	60,6	50,0	42,6	34,6	26,2	17,7
2PW535	LAmax	A	700,0	89,6	82,2	76,9	71,1	61,6	51,2	43,9	36,1	28,7	19,5
2PW535	LAmax	D	1 200,0	96,1	87,5	81,6	75,4	65,6	55,3	48,3	40,9	33,2	25,6
2PW535	LAmax	D	1 600,0	99,2	89,9	83,7	77,2	67,2	57,0	50,2	43,1	35,8	28,8
2PW535	LAmax	D	2 000,0	100,7	92,2	86,4	80,3	70,9	61,1	54,4	47,4	40,2	33,1
2PW535	LAmax	D	3 000,0	103,5	96,4	91,5	86,1	77,3	67,9	61,3	54,3	46,8	39,4
2PW535	SEL	A	500,0	89,4	84,8	81,3	77,4	70,8	63,2	57,8	51,9	45,6	39,1
2PW535	SEL	A	700,0	89,3	85,1	81,8	78,1	71,7	64,5	59,3	53,5	47,3	41,0
2PW535	SEL	D	1 200,0	90,8	87,1	84,1	80,7	74,7	67,8	62,8	57,2	51,1	44,9
2PW535	SEL	D	1 600,0	92,6	89,0	86,2	82,9	77,2	70,6	65,8	60,5	54,7	48,8
2PW535	SEL	D	2 000,0	96,0	92,3	89,4	86,1	80,4	73,9	69,2	64,0	58,3	52,6
2PW535	SEL	D	3 000,0	102,3	98,9	96,2	93,1	87,7	81,5	77,0	72,0	66,6	61,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2R2800	LAmax	A	30,0	92,6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2800	LAmax	A	100,0	103,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2800	LAmax	D	30,0	92,6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2800	LAmax	D	100,0	103,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2800	SEL	A	30,0	96,9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2800	SEL	A	100,0	107,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
2R2800	SEL	D	30,0	96,9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2800	SEL	D	100,0	107,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
3JT8D	LAmax	A	3 000,0	104,6	96,6	90,6	84,3	75,8	66,5	60,0	53,0	44,8	36,4
3JT8D	LAmax	A	6 000,0	107,4	98,9	93,5	87,8	79,2	70,5	63,9	57,1	49,1	40,5
3JT8D	LAmax	D	8 000,0	110,6	102,7	97,6	91,9	83,8	75,2	68,5	61,9	54,0	45,8
3JT8D	LAmax	D	10 000,0	113,6	106,3	101,5	96,6	88,3	79,7	73,8	66,9	59,2	50,9
3JT8D	LAmax	D	12 000,0	117,9	110,9	106,3	101,4	93,1	84,8	78,8	72,1	64,8	56,6
3JT8D	LAmax	D	14 000,0	122,8	115,4	111,4	106,5	98,4	90,2	84,3	77,8	70,6	62,8
3JT8D	SEL	A	3 000,0	104,3	99,2	94,9	90,5	84,8	77,6	72,9	67,4	60,8	53,8
3JT8D	SEL	A	6 000,0	108,1	102,5	98,7	95,0	89,2	82,9	78,1	72,7	66,1	58,9
3JT8D	SEL	D	8 000,0	110,8	105,9	102,5	98,8	93,5	87,7	82,5	77,1	70,9	64,0
3JT8D	SEL	D	10 000,0	113,4	109,2	106,3	103,1	97,7	91,5	87,0	81,8	75,5	68,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
3JT8D	SEL	D	12 000,0	117,1	113,1	110,4	107,5	102,2	96,3	91,9	87,0	80,8	74,1
3JT8D	SEL	D	14 000,0	121,8	117,9	115,3	112,5	107,4	101,7	97,3	92,3	86,5	80,4
3JT8DQ	LAmax	A	3 000,0	96,9	90,2	85,6	80,6	72,8	64,3	58,1	51,2	43,3	34,8
3JT8DQ	LAmax	A	6 000,0	101,1	94,4	89,8	84,8	77,0	68,5	62,3	55,4	47,5	39,0
3JT8DQ	LAmax	D	8 000,0	106,1	99,4	94,8	89,8	82,0	73,6	67,5	60,6	52,9	44,6
3JT8DQ	LAmax	D	10 000,0	111,2	104,5	99,9	95,0	87,2	78,8	72,8	66,1	58,5	50,5
3JT8DQ	LAmax	D	12 000,0	116,6	109,9	105,3	100,4	92,5	84,3	78,4	71,7	64,4	56,6
3JT8DQ	LAmax	D	14 000,0	122,1	115,4	110,8	106,0	98,1	89,9	84,1	77,6	70,4	62,9
3JT8DQ	SEL	A	3 000,0	96,6	92,8	89,8	86,8	81,8	75,4	71,0	65,6	59,2	52,2
3JT8DQ	SEL	A	6 000,0	101,8	98,0	95,1	92,0	87,0	80,9	76,2	70,8	64,4	57,4
3JT8DQ	SEL	D	8 000,0	106,3	102,6	99,7	96,7	91,7	85,7	81,1	75,8	69,6	62,8
3JT8DQ	SEL	D	10 000,0	111,0	107,2	104,5	101,5	96,6	90,6	86,1	81,0	74,9	68,3
3JT8DQ	SEL	D	12 000,0	115,8	112,1	109,4	106,5	101,6	95,8	91,3	86,2	80,4	74,1
3JT8DQ	SEL	D	14 000,0	121,1	117,4	114,8	112,0	107,1	101,4	97,0	92,1	86,4	80,4
3JT8E5	LAmax	A	3 000,0	96,4	89,3	84,5	79,3	71,3	62,6	56,1	49,0	41,0	32,0
3JT8E5	LAmax	A	5 000,0	98,0	91,3	86,7	81,8	74,0	65,4	59,1	52,2	44,3	35,6
3JT8E5	LAmax	D	7 000,0	104,7	97,8	93,0	87,8	79,5	70,3	63,4	55,8	47,3	38,0
3JT8E5	LAmax	D	10 000,0	109,2	102,3	97,5	92,4	84,2	75,1	68,4	61,3	53,3	44,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
3JT8E5	LAmax	D	12 000,0	112,1	105,3	100,6	95,6	87,7	79,3	73,2	66,7	59,5	51,5
3JT8E5	LAmax	D	14 000,0	115,5	108,7	104,1	99,1	91,4	83,1	77,1	70,9	63,9	56,2
3JT8E5	SEL	A	3 000,0	98,2	93,4	90,1	86,5	80,8	74,4	69,5	63,9	57,5	50,0
3JT8E5	SEL	A	5 000,0	99,8	95,4	92,3	89,0	83,5	77,2	72,5	67,1	60,8	53,6
3JT8E5	SEL	D	7 000,0	106,5	101,9	98,6	95,0	89,0	82,1	76,8	70,7	63,8	56,0
3JT8E5	SEL	D	10 000,0	111,0	106,4	103,1	99,6	93,7	86,9	81,8	76,2	69,8	62,7
3JT8E5	SEL	D	12 000,0	113,9	109,4	106,2	102,8	97,2	91,1	86,6	81,6	76,0	69,5
3JT8E5	SEL	D	14 000,0	117,3	112,8	109,7	106,3	100,9	94,9	90,5	85,8	80,4	74,2
3JT8E7	LAmax	A	3 000,0	95,1	88,3	84,0	78,3	70,1	61,1	54,4	47,2	39,2	30,4
3JT8E7	LAmax	A	5 000,0	98,1	91,3	86,5	81,3	73,1	64,1	57,4	50,2	42,2	33,4
3JT8E7	LAmax	D	7 000,0	103,9	97,0	92,2	87,0	78,7	69,5	62,6	55,0	46,5	37,2
3JT8E7	LAmax	D	10 000,0	109,1	102,2	97,4	92,2	83,9	74,7	68,0	60,8	52,9	44,0
3JT8E7	LAmax	D	12 000,0	111,9	105,2	100,4	95,4	87,4	78,6	72,1	65,1	57,0	47,9
3JT8E7	LAmax	D	14 000,0	114,6	107,9	103,2	98,2	90,3	81,7	75,2	68,3	60,5	51,7
3JT8E7	SEL	A	3 000,0	96,9	92,4	89,6	85,5	79,6	72,9	67,8	62,1	55,7	48,4
3JT8E7	SEL	A	5 000,0	99,9	95,4	92,1	88,5	82,6	75,9	70,8	65,1	58,7	51,4
3JT8E7	SEL	D	7 000,0	105,7	101,1	97,8	94,2	88,2	81,3	76,0	69,9	63,0	55,2
3JT8E7	SEL	D	10 000,0	110,9	106,3	103,0	99,4	93,4	86,5	81,4	75,7	69,4	62,0

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
3JT8E7	SEL	D	12 000,0	113,7	109,3	106,0	102,6	96,9	90,4	85,5	80,0	73,5	65,9
3JT8E7	SEL	D	14 000,0	116,4	112,0	108,8	105,4	99,8	93,5	88,6	83,2	77,0	69,7
4R2800	LAmax	A	30,0	95,6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2800	LAmax	A	100,0	106,5	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9
4R2800	LAmax	D	30,0	95,6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2800	LAmax	D	100,0	106,5	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9
4R2800	SEL	A	30,0	99,9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2800	SEL	A	100,0	110,5	106,0	102,9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
4R2800	SEL	D	30,0	99,9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2800	SEL	D	100,0	110,5	106,0	102,9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
501D13	LAmax	A	30,0	93,0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501D13	LAmax	A	100,0	96,8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501D13	LAmax	D	30,0	93,0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501D13	LAmax	D	100,0	96,8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501D13	SEL	A	30,0	95,0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4
501D13	SEL	A	100,0	97,1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
501D13	SEL	D	30,0	95,0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
501D13	SEL	D	100,0	97,1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
▼M6													
7378MAX	LAmax	A	3 000	90,4	83,4	78,7	73,8	65,9	57,1	50,7	43,6	36,5	29,7
7378MAX	LAmax	A	4 000	90,5	83,4	78,8	73,8	65,9	57,1	50,6	43,5	36,4	29,6
7378MAX	LAmax	A	5 000	90,7	83,7	79	74,1	66,1	57,2	50,7	43,6	36,5	29,6
7378MAX	LAmax	A	6 000	91	84	79,4	74,4	66,5	57,6	51	43,9	36,7	29,9
7378MAX	LAmax	A	7 000	91,5	84,4	79,8	74,8	66,9	58	51,5	44,3	37,1	30,2
7378MAX	LAmax	D	10 000	92,4	85,8	81,4	76,6	68,9	60,2	53,9	46,8	39,7	33
7378MAX	LAmax	D	13 000	94,2	87,7	83,2	78,4	70,7	62	55,6	48,5	41,4	34,6
7378MAX	LAmax	D	16 000	96	89,4	84,9	80,1	72,4	63,7	57,3	50,3	43,2	36,5
7378MAX	LAmax	D	19 000	97,6	91	86,5	81,8	74	65,3	59	52,1	45,1	38,4
7378MAX	LAmax	D	22 000	99,2	92,6	88,1	83,4	75,6	67	60,8	54	47,1	40,5
7378MAX	LAmax	D	24 500	100,6	94	89,5	84,8	77	68,5	62,4	55,7	48,9	42,5
7378MAX	SEL	A	3 000	92,6	88,4	85,6	82,4	77,2	70,9	66,1	60,8	55,4	50,2
7378MAX	SEL	A	4 000	92,7	88,6	85,8	82,6	77,3	71	66,2	60,9	55,5	50,4
7378MAX	SEL	A	5 000	93	88,9	86,1	82,9	77,6	71,3	66,5	61,1	55,7	50,6
7378MAX	SEL	A	6 000	93,3	89,3	86,4	83,2	77,9	71,6	66,8	61,4	56	50,8
7378MAX	SEL	A	7 000	93,7	89,6	86,8	83,6	78,3	72	67,1	61,8	56,3	51,1
7378MAX	SEL	D	10 000	94,3	90,4	87,6	84,5	79,1	72,9	68,3	63,2	58	53,1
7378MAX	SEL	D	13 000	96,1	92,2	89,4	86,3	80,8	74,5	69,9	64,8	59,6	54,8

▼M6

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
7378MAX	SEL	D	16 000	97,6	93,7	90,9	87,8	82,5	76,3	71,7	66,7	61,6	56,9
7378MAX	SEL	D	19 000	98,8	95	92,3	89,3	84	78	73,6	68,7	63,8	59,1
7378MAX	SEL	D	22 000	100	96,2	93,6	90,6	85,6	79,8	75,5	70,8	66,1	61,7
7378MAX	SEL	D	24 500	100,9	97,2	94,6	91,7	86,9	81,4	77,4	72,8	68,3	64,1
A350-941	LAmax	A	1 000	91,21	84,42	79,83	74,97	67,15	58,68	52,65	46,06	38,92	31,73
A350-941	LAmax	A	10 000	92,16	85,43	80,83	75,99	68,31	59,92	53,97	47,34	40,08	32,68
A350-941	LAmax	A	17 000	94,76	87,92	83,18	78,16	70,23	61,75	55,72	49,06	41,55	33,91
A350-941	LAmax	D	25 000	92,83	85,22	80,6	75,75	68,22	60	54,03	47,27	39,73	31,65
A350-941	LAmax	D	35 000	95,16	88,13	83,33	78,27	70,38	61,9	55,87	49,15	41,66	33,82
A350-941	LAmax	D	50 000	99,67	92,61	87,75	82,5	74,45	66,01	60	53,34	45,7	37,42
A350-941	LAmax	D	70 000	103,74	96,78	91,98	86,87	78,8	70,01	63,7	56,71	48,8	40,63
A350-941	SEL	A	1 000	94,18	89,98	86,96	83,74	78,42	72,25	67,64	62,45	56,7	50,92
A350-941	SEL	A	10 000	95,52	91,32	88,29	85,06	79,78	73,75	69,24	64,17	58,36	52,34
A350-941	SEL	A	17 000	97,74	93,39	90,3	87,01	81,68	75,62	71,18	66,09	60,23	54
A350-941	SEL	D	25 000	95,67	90,95	87,67	84,23	78,73	72,73	68,33	63,24	57,19	50,52
A350-941	SEL	D	35 000	97,28	92,81	89,7	86,39	81,04	75,18	70,92	65,83	59,85	53,36
A350-941	SEL	D	50 000	100,98	96,76	93,79	90,43	85,11	79,2	74,81	69,77	63,84	57,37
A350-941	SEL	D	70 000	104,66	100,74	97,82	94,68	89,49	83,56	79,09	73,94	67,84	61,27
ATR72	LAmax	A	890	86,6	79,4	74,4	69,2	61,1	52,5	46,6	40	32,7	25
ATR72	LAmax	A	900	86,6	79,4	74,4	69,2	61,1	52,5	46,6	40	32,7	25

▼M6

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
ATR72	LAmax	A	1 250	86,7	79,5	74,5	69,3	61,2	52,6	46,6	40	32,6	24,8
ATR72	LAmax	A	1 600	87,5	80,2	75,1	69,9	61,9	53,4	47,4	40,8	33,4	25,7
ATR72	LAmax	D	3 000	87,7	81,1	76,7	71,9	64,4	56,7	50,9	44,1	37,2	29,9
ATR72	LAmax	D	3 600	89,4	82,8	78,6	73,9	66,3	58	52,2	45,5	38,8	31,5
ATR72	LAmax	D	4 200	91,1	84,5	80,6	75,9	68,2	59,8	53,9	47,1	40,2	32,9
ATR72	LAmax	D	4 800	92,8	86,3	82,5	77,9	70,1	62,1	56	48,8	41,5	33,8
ATR72	LAmax	D	4 900	94,6	88,2	84	79,7	72,9	65,7	60,8	55,3	50	43,9
ATR72	LAmax	D	5 300	95,7	89,5	85,2	81	74,3	67,3	62,4	57	51,7	45,6
ATR72	LAmax	D	5 310	95,7	89,5	85,2	81	74,3	67,3	62,4	57	51,7	45,6
ATR72	SEL	A	890	89,7	85	81,7	78,2	72,8	66,9	62,6	57,7	52,1	45,9
ATR72	SEL	A	900	89,7	85	81,7	78,2	72,8	66,9	62,6	57,7	52,1	45,9
ATR72	SEL	A	1 250	89,4	84,7	81,5	78,1	72,8	66,8	62,5	57,6	51,8	45,6
ATR72	SEL	A	1 600	89,7	85,1	81,8	78,4	73,1	67,3	63	58,1	52,4	46,2
ATR72	SEL	D	3 000	88,9	84,8	82	79	74,3	68,9	64,9	60	54,6	48,6
ATR72	SEL	D	3 600	90	85,9	83,2	80,3	75,5	70,3	66,4	61,6	56,4	50,5
ATR72	SEL	D	4 200	91,1	87,1	84,4	81,6	77	71,9	67,9	63	57,8	51,9
ATR72	SEL	D	4 800	92,2	88,2	85,6	82,9	78,8	73,8	69,6	64,4	58,8	52,7
ATR72	SEL	D	4 900	92,9	89,4	86,9	84,3	80,3	75,9	72,9	69,3	65,5	61,3
ATR72	SEL	D	5 300	93,7	90,2	87,7	85,2	81,4	77,1	74,1	70,6	66,8	62,6
ATR72	SEL	D	5 310	93,7	90,2	87,7	85,2	81,4	77,1	74,1	70,6	66,8	62,6

▼**M2**

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
A310	LAmax	A	3 000,0	92,2	86,2	81,7	77,0	69,2	60,4	54,0	47,1	39,4	31,4
A310	LAmax	A	12 000,0	95,5	89,4	84,4	79,2	70,8	61,9	55,6	48,6	40,8	32,6
A310	LAmax	D	20 000,0	101,6	93,8	88,6	82,7	73,0	63,1	56,1	48,3	40,1	31,8
A310	LAmax	D	30 000,0	103,4	95,3	89,9	84,2	75,4	66,1	59,6	52,5	44,5	36,1
A310	LAmax	D	40 000,0	104,4	96,9	91,9	86,6	78,3	69,2	62,7	55,7	48,0	39,7
A310	LAmax	D	50 000,0	108,8	101,6	96,7	91,5	83,0	73,7	67,7	61,0	53,3	44,8
A310	SEL	A	3 000,0	97,5	93,3	90,1	87,0	81,6	75,7	71,2	66,4	60,0	51,9
A310	SEL	A	12 000,0	98,9	94,5	91,3	88,0	82,6	76,4	71,8	66,4	60,5	52,3
A310	SEL	D	20 000,0	102,7	98,3	94,5	90,5	83,8	76,5	71,6	66,1	59,5	52,7
A310	SEL	D	30 000,0	103,7	99,2	95,8	92,3	86,7	80,4	75,8	70,4	64,3	57,6
A310	SEL	D	40 000,0	104,5	100,4	97,6	94,4	89,2	83,4	79,0	73,9	68,0	61,4
A310	SEL	D	50 000,0	108,0	103,9	101,2	98,2	93,3	87,8	83,6	78,6	72,9	66,4
AE3007	LAmax	A	2 000,0	85,5	78,7	74,2	69,3	61,5	52,7	46,4	39,3	31,2	22,7
AE3007	LAmax	A	3 000,0	90,4	83,5	78,7	73,5	65,5	56,8	50,6	43,6	35,4	26,9
AE3007	LAmax	D	4 000,0	90,8	84,3	79,8	75,1	67,5	58,9	52,6	45,5	37,4	28,6
AE3007	LAmax	D	5 000,0	93,0	86,6	82,1	77,4	69,8	61,2	54,9	47,8	39,8	31,3
AE3007	LAmax	D	6 000,0	96,0	89,5	85,0	80,3	72,6	64,0	57,7	50,6	42,5	34,0
AE3007	SEL	A	2 000,0	89,8	85,6	82,7	79,5	74,1	67,8	63,2	57,7	51,4	44,3

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
AE3007	SEL	A	3 000,0	92,7	88,6	85,6	82,3	77,0	70,9	66,3	61,0	54,8	47,9
AE3007	SEL	D	4 000,0	91,7	88,1	85,4	82,5	77,7	72,0	67,6	62,4	56,1	49,1
AE3007	SEL	D	5 000,0	93,6	90,0	87,4	84,6	79,8	74,2	69,9	64,8	58,7	51,9
AE3007	SEL	D	6 000,0	96,7	93,0	90,3	87,5	82,8	77,2	72,8	67,7	61,6	54,9
AE300C	LAmax	A	1 100,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1 400,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1 900,0	88,6	80,7	75,3	69,5	60,6	51,3	44,9	38,1	31,3	24,5
AE300C	LAmax	D	3 500,0	90,6	83,5	78,4	73,1	64,4	55,2	48,7	42,0	34,7	27,5
AE300C	LAmax	D	4 500,0	92,7	85,7	80,7	75,5	67,1	58,1	51,9	45,2	38,3	31,4
AE300C	LAmax	D	5 500,0	94,7	88,0	83,3	78,2	69,9	60,9	54,7	47,9	40,9	33,9
AE300C	SEL	A	1 100,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1 400,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1 900,0	92,5	87,1	83,3	79,4	73,1	66,4	61,8	56,7	51,8	46,8
AE300C	SEL	D	3 500,0	92,9	88,2	84,7	80,8	74,4	67,2	62,1	56,7	50,6	44,6
AE300C	SEL	D	4 500,0	95,2	90,4	87,0	83,2	77,1	70,4	65,7	60,6	55,2	49,8
AE300C	SEL	D	5 500,0	96,6	92,4	89,3	85,7	79,7	72,9	68,0	62,7	57,0	51,2
AL502L	LAmax	A	1 900,0	88,4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL502L	LAmax	A	5 000,0	98,0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
AL502L	LAmax	D	1 900,0	88,4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL502L	LAmax	D	5 000,0	98,0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8
AL502L	SEL	A	1 900,0	90,2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL502L	SEL	A	5 000,0	101,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL502L	SEL	D	1 900,0	90,2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL502L	SEL	D	5 000,0	101,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL502R	LAmax	A	1 600,0	91,2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL502R	LAmax	A	5 200,0	101,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7
AL502R	LAmax	D	1 600,0	91,2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL502R	LAmax	D	5 200,0	101,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7
AL502R	SEL	A	1 600,0	92,9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL502R	SEL	A	5 200,0	102,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
AL502R	SEL	D	1 600,0	92,9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL502R	SEL	D	5 200,0	102,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
BR710	LAmax	A	1 830,0	87,7	80,6	75,8	70,7	62,6	54,0	47,8	41,1	33,7	26,0
BR710	LAmax	A	2 000,0	87,9	80,7	75,9	70,7	62,7	54,0	47,9	41,2	33,7	25,9
BR710	LAmax	A	3 000,0	88,9	81,7	76,7	71,5	63,4	54,8	48,6	41,7	34,1	26,1
BR710	LAmax	A	4 000,0	90,1	82,9	77,9	72,7	64,6	55,9	49,7	42,8	35,1	27,1

▼**M2**

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR710	LAmax	A	5 000,0	92,5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR710	LAmax	A	6 000,0	94,7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR710	LAmax	A	7 000,0	96,7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR710	LAmax	A	8 000,0	98,4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR710	LAmax	A	9 000,0	99,9	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7
BR710	LAmax	A	10 000,0	101,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR710	LAmax	A	11 000,0	101,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3
BR710	LAmax	A	12 000,0	102,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1
BR710	LAmax	A	12 900,0	102,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR710	LAmax	D	4 000,0	90,0	82,7	77,7	72,5	64,1	55,2	48,9	41,8	33,9	25,7
BR710	LAmax	D	5 000,0	92,5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR710	LAmax	D	6 000,0	94,7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR710	LAmax	D	7 000,0	96,7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR710	LAmax	D	8 000,0	98,4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR710	LAmax	D	9 000,0	99,9	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7
BR710	LAmax	D	10 000,0	101,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR710	LAmax	D	11 000,0	101,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3
BR710	LAmax	D	12 000,0	102,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR710	LAmax	D	12 900,0	102,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR710	SEL	A	1 830,0	90,3	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,8	58,7	53,0	46,8
BR710	SEL	A	2 000,0	90,3	85,9	82,9	79,7	74,4	68,4	63,9	58,8	53,0	46,8
BR710	SEL	A	3 000,0	91,0	86,6	83,6	80,3	75,0	69,1	64,6	59,5	53,6	47,2
BR710	SEL	A	4 000,0	92,2	87,6	84,5	81,2	76,0	70,1	65,7	60,6	54,7	48,2
BR710	SEL	A	5 000,0	92,7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR710	SEL	A	6 000,0	94,7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR710	SEL	A	7 000,0	96,5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7
BR710	SEL	A	8 000,0	98,1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5
BR710	SEL	A	9 000,0	99,6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR710	SEL	A	10 000,0	100,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR710	SEL	A	11 000,0	102,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR710	SEL	A	12 000,0	103,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR710	SEL	A	12 900,0	103,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR710	SEL	D	4 000,0	90,5	86,4	83,5	80,2	74,9	68,9	64,4	59,2	53,0	46,2
BR710	SEL	D	5 000,0	92,7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR710	SEL	D	6 000,0	94,7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR710	SEL	D	7 000,0	96,5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR710	SEL	D	8 000,0	98,1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5
BR710	SEL	D	9 000,0	99,6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR710	SEL	D	10 000,0	100,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR710	SEL	D	11 000,0	102,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR710	SEL	D	12 000,0	103,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR710	SEL	D	12 900,0	103,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR715	LAmax	A	4 250,0	89,2	81,6	76,8	71,6	63,4	54,6	48,3	41,6	34,7	28,2
BR715	LAmax	A	5 000,0	89,6	82,4	77,5	72,4	64,2	55,4	49,1	42,3	35,5	28,9
BR715	LAmax	A	5 750,0	89,9	83,0	78,2	73,0	64,9	56,1	49,7	43,0	36,1	29,6
BR715	LAmax	A	9 875,0	93,8	87,0	82,4	77,6	69,8	61,4	55,3	48,6	41,8	35,3
BR715	LAmax	D	11 000,0	95,7	88,9	84,3	79,5	71,7	63,1	57,0	50,2	43,4	36,9
BR715	LAmax	D	13 000,0	98,6	91,9	87,3	82,5	74,6	66,0	59,8	52,9	46,0	39,4
BR715	LAmax	D	15 000,0	101,2	94,5	90,0	85,1	77,2	68,5	62,2	55,3	48,3	41,6
BR715	LAmax	D	17 000,0	103,5	97,0	92,4	87,5	79,6	70,7	64,4	57,4	50,4	43,7
BR715	LAmax	D	19 000,0	106,4	99,9	95,3	90,4	82,4	73,4	67,0	60,0	52,9	46,2
BR715	LAmax	D	19 750,0	107,5	101,0	96,5	91,6	83,5	74,5	68,1	61,1	53,9	47,2
BR715	SEL	A	4 250,0	91,9	87,1	84,1	80,7	75,2	69,0	64,4	59,4	54,2	49,4
BR715	SEL	A	5 000,0	92,2	88,0	84,9	81,5	76,1	69,9	65,3	60,3	55,2	50,3

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR715	SEL	A	5 750,0	92,5	88,6	85,6	82,2	76,8	70,6	66,0	61,0	55,9	51,1
BR715	SEL	A	9 875,0	95,7	91,5	88,7	85,6	80,5	74,8	70,5	65,6	60,7	56,0
BR715	SEL	D	11 000,0	97,3	93,1	90,3	87,2	82,1	76,4	72,1	67,2	62,3	57,6
BR715	SEL	D	13 000,0	99,8	95,7	92,9	89,8	84,7	78,9	74,7	69,8	64,9	60,2
BR715	SEL	D	15 000,0	102,1	98,0	95,2	92,1	87,0	81,2	77,0	72,1	67,2	62,5
BR715	SEL	D	17 000,0	104,1	100,1	97,3	94,2	89,1	83,3	79,0	74,2	69,2	64,6
BR715	SEL	D	19 000,0	106,6	102,7	99,8	96,7	91,6	85,8	81,5	76,7	71,8	67,2
BR715	SEL	D	19 750,0	107,6	103,7	100,8	97,7	92,6	86,8	82,5	77,7	72,8	68,2
CF34	LAmax	A	2 000,0	87,3	80,7	76,0	71,1	63,0	54,1	47,6	40,6	33,0	24,6
CF34	LAmax	A	3 000,0	90,6	83,8	79,0	73,9	65,6	56,5	49,8	42,7	34,9	26,5
CF34	LAmax	D	4 000,0	93,1	86,3	81,5	76,5	68,4	59,6	53,1	46,0	38,2	29,6
CF34	LAmax	D	5 000,0	95,0	88,2	83,5	78,6	70,6	61,9	55,6	48,7	40,9	32,3
CF34	LAmax	D	6 000,0	97,2	90,9	86,1	81,2	73,2	64,5	58,2	51,5	43,5	34,9
CF34	SEL	A	2 000,0	90,9	86,7	83,3	79,9	74,1	67,4	62,4	56,9	50,7	43,9
CF34	SEL	A	3 000,0	94,3	89,8	86,5	82,9	76,9	70,0	64,8	59,2	52,9	46,0
CF34	SEL	D	4 000,0	96,3	91,8	88,5	85,0	79,1	72,5	67,5	61,9	55,6	48,6
CF34	SEL	D	5 000,0	97,7	93,2	90,0	86,5	80,8	74,3	69,5	64,1	57,9	50,7
CF34	SEL	D	6 000,0	99,7	95,2	92,0	88,5	82,8	76,3	71,5	66,1	59,9	52,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF3410E	LAmax	A	3 000,0	90,1	83,6	79,1	74,4	66,9	58,6	52,6	45,7	37,9	29,5
CF3410E	LAmax	A	5 000,0	91,9	85,3	80,7	75,9	68,3	59,9	53,9	47,2	39,6	31,4
CF3410E	LAmax	D	8 000,0	94,9	88,5	84,0	79,3	71,9	63,7	57,7	51,0	43,3	34,8
CF3410E	LAmax	D	10 000,0	97,6	91,1	86,6	81,9	74,3	66,0	60,2	53,4	45,6	37,1
CF3410E	LAmax	D	15 000,0	103,3	96,8	92,3	87,5	79,8	71,3	65,1	58,3	50,4	42,0
CF3410E	SEL	A	3 000,0	92,5	88,8	86,1	83,2	78,4	72,7	68,3	63,3	57,2	50,5
CF3410E	SEL	A	5 000,0	93,9	90,1	87,4	84,4	79,5	73,9	69,6	64,7	58,9	52,4
CF3410E	SEL	D	8 000,0	95,9	92,2	89,6	86,7	81,8	76,3	72,1	67,1	61,2	54,5
CF3410E	SEL	D	10 000,0	98,6	94,9	92,1	89,2	84,4	78,8	74,6	69,9	63,9	57,2
CF3410E	SEL	D	15 000,0	103,8	100,2	97,5	94,6	89,8	84,1	79,9	74,9	69,1	62,6
CF348C5	LAmax	A	2 500,0	89,7	83,1	78,6	73,8	66,2	57,6	51,3	44,1	36,0	27,3
CF348C5	LAmax	A	7 250,0	91,3	84,7	80,2	75,4	67,6	58,9	52,6	45,5	37,6	29,2
CF348C5	LAmax	D	7 250,0	94,5	87,9	83,5	78,7	71,0	62,3	56,0	48,8	40,5	31,7
CF348C5	LAmax	D	16 250,0	103,6	97,1	92,6	87,9	80,2	71,6	65,3	58,3	50,3	42,0
CF348C5	SEL	A	2 500,0	93,1	89,2	86,4	83,3	78,2	72,0	67,1	61,5	54,9	47,7
CF348C5	SEL	A	7 250,0	95,2	91,0	88,1	85,0	79,8	73,6	68,8	63,2	56,8	49,9
CF348C5	SEL	D	7 250,0	96,4	92,3	89,5	86,5	81,5	75,3	70,4	64,7	58,0	50,6
CF348C5	SEL	D	16 250,0	104,7	100,9	98,2	95,3	90,4	84,4	79,6	74,0	67,6	60,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF348E	LAmax	A	3 000,0	91,1	84,4	79,8	74,8	66,8	57,8	51,3	44,0	35,9	27,5
CF348E	LAmax	A	4 000,0	92,0	85,3	80,7	75,8	67,8	59,0	52,5	45,5	37,6	29,6
CF348E	LAmax	D	7 000,0	95,5	88,9	84,3	79,4	71,5	62,8	56,5	49,5	41,6	33,5
CF348E	LAmax	D	9 000,0	99,3	92,7	88,2	83,4	75,5	66,8	60,6	53,7	46,0	38,0
CF348E	LAmax	D	11 000,0	103,3	96,6	92,0	87,1	79,2	70,3	64,0	57,2	49,6	41,8
CF348E	SEL	A	3 000,0	93,5	89,6	86,7	83,5	78,2	72,0	67,2	61,6	55,3	48,6
CF348E	SEL	A	4 000,0	94,7	90,7	87,9	84,7	79,4	73,3	68,7	63,3	57,2	50,7
CF348E	SEL	D	7 000,0	97,3	93,2	90,5	87,4	82,3	76,2	71,7	66,4	60,4	54,0
CF348E	SEL	D	9 000,0	100,3	96,5	93,9	91,0	86,0	80,3	75,9	70,9	65,0	58,6
CF348E	SEL	D	11 000,0	103,4	99,7	97,1	94,2	89,4	83,8	79,5	74,6	68,9	62,5
CF565C	LAmax	A	3 000,0	93,3	86,6	82,1	77,3	69,7	61,5	55,6	48,9	41,5	33,6
CF565C	LAmax	A	5 000,0	94,2	87,3	82,5	77,6	69,9	61,6	55,6	49,0	41,5	33,6
CF565C	LAmax	D	12 500,0	98,9	89,4	82,8	76,4	67,3	57,8	51,3	44,2	36,3	27,7
CF565C	LAmax	D	20 000,0	103,4	95,3	89,8	83,9	75,3	66,2	59,9	53,0	45,0	36,3
CF565C	LAmax	D	27 500,0	106,9	99,4	94,4	89,3	81,0	71,9	65,4	58,3	50,2	41,5
CF565C	SEL	A	3 000,0	98,7	92,8	89,9	86,8	81,7	76,0	71,7	66,6	60,8	54,3
CF565C	SEL	A	5 000,0	99,0	93,3	90,1	86,9	81,9	76,1	71,8	66,7	60,9	54,3
CF565C	SEL	D	12 500,0	98,8	92,6	88,7	84,8	78,6	71,9	67,1	61,6	55,4	48,5

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF565C	SEL	D	20 000,0	105,3	99,9	96,4	92,9	87,3	81,0	76,4	70,9	64,7	57,8
CF565C	SEL	D	27 500,0	108,0	103,5	100,5	97,4	92,1	86,2	81,7	76,2	70,7	64,6
CF567B	LAmax	A	3 000,0	93,0	85,9	81,1	76,1	68,0	59,2	52,5	45,6	37,5	29,3
CF567B	LAmax	A	4 000,0	93,6	86,5	81,7	76,6	68,7	59,9	53,4	46,6	37,8	29,7
CF567B	LAmax	A	5 000,0	94,1	87,0	82,2	77,2	69,2	60,5	54,1	47,4	39,0	31,1
CF567B	LAmax	A	6 000,0	94,6	87,5	82,7	77,6	69,7	61,1	54,7	48,1	40,4	32,9
CF567B	LAmax	A	7 000,0	95,0	87,9	83,0	78,0	70,1	61,5	55,2	48,7	41,8	34,5
CF567B	LAmax	D	10 000,0	95,2	87,9	83,6	78,8	71,3	63,0	57,3	50,4	44,2	36,9
CF567B	LAmax	D	13 000,0	98,1	91,0	86,7	82,0	74,5	66,3	60,7	53,9	46,9	39,6
CF567B	LAmax	D	16 000,0	100,5	93,7	89,3	84,6	77,3	69,2	63,5	56,8	49,4	42,1
CF567B	LAmax	D	19 000,0	102,7	96,0	91,7	87,1	79,7	71,7	66,1	59,5	52,2	44,9
CF567B	LAmax	D	23 500,0	107,2	100,9	96,5	91,9	84,7	76,8	71,4	64,6	57,7	50,4
CF567B	SEL	A	3 000,0	95,5	91,3	88,2	84,9	79,5	73,3	68,3	63,2	55,9	49,6
CF567B	SEL	A	4 000,0	96,2	91,9	88,8	85,6	80,2	74,1	69,4	64,3	56,8	50,7
CF567B	SEL	A	5 000,0	96,7	92,5	89,4	86,1	80,8	74,8	70,1	65,2	58,0	52,4
CF567B	SEL	A	6 000,0	97,2	93,0	89,9	86,7	81,4	75,5	70,9	66,0	59,4	54,3
CF567B	SEL	A	7 000,0	97,7	93,4	90,4	87,1	81,9	76,0	71,5	66,7	60,8	55,6
CF567B	SEL	D	10 000,0	96,3	92,1	89,4	86,3	81,4	75,9	72,0	67,0	61,3	51,9

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF567B	SEL	D	13 000,0	99,2	95,2	92,4	89,4	84,7	79,3	75,4	70,5	64,5	56,1
CF567B	SEL	D	16 000,0	101,7	97,6	95,0	92,1	87,4	82,1	78,3	73,5	67,3	60,0
CF567B	SEL	D	19 000,0	103,9	99,9	97,3	94,5	89,9	84,7	81,0	76,2	70,3	63,7
CF567B	SEL	D	23 500,0	108,4	104,5	102,0	99,3	95,0	89,9	86,4	81,5	75,5	69,5
CF66D	LAmax	A	8 000,0	99,2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
CF66D	LAmax	A	14 000,0	102,1	95,0	89,9	84,5	76,0	67,0	60,6	53,3	45,1	37,1
CF66D	LAmax	D	20 000,0	104,5	97,6	92,7	87,5	79,3	70,4	64,1	56,9	48,9	41,0
CF66D	LAmax	D	28 000,0	106,2	99,4	94,6	89,5	81,5	72,6	66,4	59,3	51,3	43,6
CF66D	LAmax	D	36 000,0	107,8	101,1	96,5	91,5	83,7	74,9	68,7	61,7	53,8	46,2
CF66D	SEL	A	8 000,0	100,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
CF66D	SEL	A	14 000,0	104,4	99,5	95,9	92,0	85,9	79,0	73,9	68,3	61,7	55,2
CF66D	SEL	D	20 000,0	106,8	102,2	98,7	95,0	89,0	82,3	77,3	71,8	65,4	58,9
CF66D	SEL	D	28 000,0	109,3	104,8	101,4	98,0	92,2	85,6	80,7	75,3	69,0	62,6
CF66D	SEL	D	36 000,0	110,9	106,6	103,3	100,0	94,3	87,8	83,0	77,6	71,4	65,1
CF680C	LAmax	A	5 500,0	94,4	87,4	82,8	78,0	70,4	61,9	55,7	48,8	40,9	31,7
CF680C	LAmax	A	7 000,0	95,3	88,1	83,5	78,5	70,7	62,1	55,8	49,0	40,9	31,4
CF680C	LAmax	A	12 000,0	95,9	88,8	84,1	79,1	71,3	62,7	56,4	49,6	41,7	32,5
CF680C	LAmax	A	15 000,0	98,9	91,2	86,2	80,7	72,3	63,4	57,0	50,1	42,0	32,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF680C	LAmax	D	17 000,0	101,6	93,6	87,8	81,4	71,6	62,2	55,8	48,8	40,6	30,5
CF680C	LAmax	D	21 000,0	100,8	93,1	87,6	81,7	72,6	63,6	57,4	50,7	42,7	33,0
CF680C	LAmax	D	25 000,0	100,6	93,1	87,8	82,3	73,8	65,0	59,0	52,4	44,7	35,2
CF680C	LAmax	D	33 000,0	101,3	94,2	89,3	84,2	76,3	67,9	62,1	55,7	48,2	39,2
CF680C	LAmax	D	41 000,0	103,1	96,3	91,5	86,7	79,1	70,9	65,1	58,9	51,5	42,6
CF680C	LAmax	D	54 000,0	109,7	103,2	98,8	94,0	86,4	78,2	72,5	66,2	59,0	50,4
CF680C	SEL	A	5 500,0	95,9	93,2	90,4	87,2	82,1	76,2	71,6	66,4	60,4	53,5
CF680C	SEL	A	7 000,0	96,6	93,7	90,7	87,5	82,2	76,2	71,5	66,4	60,4	53,4
CF680C	SEL	A	12 000,0	98,0	94,9	91,8	88,5	83,0	76,9	72,2	67,1	61,0	53,9
CF680C	SEL	A	15 000,0	99,2	97,1	93,8	90,1	84,2	77,6	72,9	67,7	61,6	54,5
CF680C	SEL	D	17 000,0	104,5	99,3	95,3	90,7	83,1	75,4	70,6	65,4	59,2	51,4
CF680C	SEL	D	21 000,0	103,1	98,4	94,7	90,5	83,7	76,8	72,3	67,3	61,4	53,9
CF680C	SEL	D	25 000,0	102,5	98,0	94,6	90,8	84,6	78,2	73,8	69,1	63,4	56,2
CF680C	SEL	D	33 000,0	102,6	98,5	95,5	92,1	86,7	80,9	76,9	72,3	66,9	60,1
CF680C	SEL	D	41 000,0	104,0	100,1	97,3	94,2	89,2	83,8	79,9	75,4	70,1	63,5
CF680C	SEL	D	54 000,0	109,8	106,1	103,6	100,8	96,1	90,8	86,9	82,6	77,5	71,2
CF680E	LAmax	A	6 000,0	93,8	86,6	82,0	77,2	69,6	61,4	55,4	48,7	41,1	33,0
CF680E	LAmax	A	12 000,0	96,7	89,2	84,3	79,1	71,0	62,4	56,2	49,2	41,6	33,5

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF680E	LAmax	D	34 000,0	105,5	97,4	92,0	86,3	77,7	68,4	61,8	54,3	46,2	37,4
CF680E	LAmax	D	42 000,0	106,0	98,2	93,2	88,0	79,8	70,7	64,2	56,9	48,8	40,1
CF680E	LAmax	D	52 000,0	107,5	100,1	95,2	90,2	82,3	73,8	67,6	60,6	52,7	44,0
CF680E	LAmax	D	62 000,0	111,7	104,4	99,6	94,5	86,6	78,4	72,4	65,6	57,6	48,8
CF680E	SEL	A	6 000,0	99,1	93,5	90,3	87,1	81,9	76,1	71,7	66,6	60,3	53,7
CF680E	SEL	A	12 000,0	100,0	94,8	91,5	88,2	82,8	76,9	72,3	67,1	60,8	54,2
CF680E	SEL	D	34 000,0	106,7	101,4	98,1	94,5	88,6	82,2	77,6	72,2	65,9	58,9
CF680E	SEL	D	42 000,0	107,2	102,4	99,4	96,0	90,6	84,4	79,9	74,6	68,4	61,5
CF680E	SEL	D	52 000,0	108,4	104,1	101,2	98,2	93,2	87,4	83,0	77,6	71,6	64,8
CF680E	SEL	D	62 000,0	112,7	108,3	105,4	102,5	97,6	91,9	87,7	82,5	76,5	70,4
CF700	LAmax	A	850,0	98,2	90,6	84,9	78,7	68,7	59,1	52,4	45,3	37,6	29,2
CF700	LAmax	A	1 500,0	100,5	93,5	88,6	83,5	74,6	64,9	57,6	49,7	41,7	33,0
CF700	LAmax	D	2 500,0	101,0	94,0	89,1	84,0	75,9	66,9	60,2	52,8	44,8	36,1
CF700	LAmax	D	3 750,0	108,6	101,4	96,3	91,0	82,4	72,6	65,3	57,2	48,4	38,9
CF700	SEL	A	850,0	100,7	95,3	91,2	86,4	78,7	71,4	66,2	60,5	54,4	47,4
CF700	SEL	A	1 500,0	102,8	97,8	94,1	90,0	83,4	75,9	70,1	63,7	57,2	50,0
CF700	SEL	D	2 500,0	104,2	99,5	96,1	92,5	86,7	79,9	74,7	68,9	62,3	55,1
CF700	SEL	D	3 750,0	111,3	106,4	102,8	99,0	92,6	85,1	79,2	72,7	65,4	57,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CFM562	LAmax	A	5 000,0	96,4	89,8	85,2	80,4	72,6	64,0	57,5	50,3	42,1	33,4
CFM562	LAmax	A	10 000,0	100,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CFM562	LAmax	D	10 000,0	100,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CFM562	LAmax	D	15 500,0	106,1	99,5	94,8	89,9	82,3	73,9	67,8	60,8	52,6	43,9
CFM562	SEL	A	5 000,0	97,9	93,5	90,4	87,1	81,9	75,6	70,7	64,9	58,2	51,0
CFM562	SEL	A	10 000,0	101,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4
CFM562	SEL	D	10 000,0	101,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4
CFM562	SEL	D	15 500,0	106,5	102,5	99,6	96,5	91,6	85,7	81,0	75,5	68,9	61,6
CFM563	LAmax	A	2 500,0	93,4	85,7	80,8	75,6	67,4	58,2	51,5	44,0	36,5	29,1
CFM563	LAmax	A	3 500,0	94,5	86,7	81,8	76,5	68,2	59,1	52,5	45,1	37,6	30,4
CFM563	LAmax	A	4 500,0	95,8	88,0	83,0	77,7	69,5	60,4	53,9	46,6	39,2	32,1
CFM563	LAmax	A	5 500,0	97,2	89,3	84,4	79,1	71,0	62,0	55,6	48,3	41,0	33,9
CFM563	LAmax	D	6 500,0	95,8	89,1	84,5	79,6	71,7	63,2	56,9	49,8	42,5	35,7
CFM563	LAmax	D	9 000,0	97,0	90,3	85,8	80,9	73,2	64,8	58,6	51,6	44,5	37,8
CFM563	LAmax	D	11 500,0	98,6	92,0	87,4	82,7	75,0	66,7	60,6	53,8	46,8	40,2
CFM563	LAmax	D	14 000,0	100,4	93,8	89,3	84,5	77,0	68,8	62,8	56,0	49,2	42,7
CFM563	LAmax	D	16 500,0	102,2	95,7	91,2	86,5	79,0	70,9	65,0	58,4	51,6	45,3
CFM563	LAmax	D	19 000,0	104,4	97,9	93,5	88,9	81,5	73,5	67,6	61,1	54,5	48,3

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CFM563	SEL	A	2 500,0	94,7	90,2	87,1	83,7	78,1	71,5	66,7	61,1	55,4	49,8
CFM563	SEL	A	3 500,0	96,3	91,5	88,3	84,7	79,0	72,5	67,7	62,2	56,6	51,2
CFM563	SEL	A	4 500,0	97,6	92,8	89,5	85,8	80,1	73,7	69,0	63,6	58,1	52,8
CFM563	SEL	A	5 500,0	98,8	93,9	90,6	86,9	81,4	75,0	70,4	65,1	59,7	54,4
CFM563	SEL	D	6 500,0	96,4	92,3	89,3	86,1	80,9	75,2	70,8	65,6	60,3	55,4
CFM563	SEL	D	9 000,0	97,9	93,7	90,7	87,5	82,4	76,8	72,5	67,5	62,5	57,7
CFM563	SEL	D	11 500,0	99,5	95,4	92,5	89,3	84,3	78,9	74,7	69,9	64,9	60,3
CFM563	SEL	D	14 000,0	101,1	97,2	94,4	91,3	86,5	81,2	77,1	72,3	67,5	63,0
CFM563	SEL	D	16 500,0	102,8	99,0	96,3	93,5	88,8	83,6	79,6	74,9	70,2	65,8
CFM563	SEL	D	19 000,0	104,7	101,2	98,7	96,0	91,5	86,4	82,5	78,0	73,4	69,1
CFM565	LAmax	A	2 700,0	91,7	84,4	79,7	74,8	67,0	58,5	52,2	45,3	37,5	29,5
CFM565	LAmax	A	6 000,0	93,8	86,1	80,9	75,6	67,4	58,7	52,4	45,5	37,7	29,7
CFM565	LAmax	D	12 000,0	100,3	92,0	86,2	80,3	71,1	61,7	55,4	48,6	40,9	33,1
CFM565	LAmax	D	15 500,0	102,5	94,9	89,5	83,6	74,0	65,0	58,8	52,1	44,7	36,8
CFM565	LAmax	D	19 000,0	104,3	96,6	91,1	85,7	77,2	68,2	62,2	55,5	47,9	40,0
CFM565	LAmax	D	22 500,0	105,9	98,9	94,1	88,9	80,9	72,5	66,1	59,4	51,7	43,3
CFM565	SEL	A	2 700,0	96,6	90,5	87,5	84,2	78,9	72,8	68,2	62,9	56,8	50,3
CFM565	SEL	A	6 000,0	97,4	91,6	88,2	84,8	79,3	73,1	68,5	63,3	57,1	50,6

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CFM565	SEL	D	12 000,0	100,9	96,2	92,4	88,3	81,9	75,5	71,1	66,0	60,0	53,8
CFM565	SEL	D	15 500,0	103,6	99,0	95,3	91,5	85,6	79,3	74,9	69,9	64,2	57,9
CFM565	SEL	D	19 000,0	104,7	100,5	97,3	93,9	88,3	82,4	78,1	73,2	67,3	61,0
CFM565	SEL	D	22 500,0	106,5	102,4	99,6	96,4	91,4	85,7	81,5	76,5	70,8	64,3
CJ610	LAmax	A	700,0	98,5	91,9	87,3	82,4	74,3	65,0	58,0	50,1	41,3	31,6
CJ610	LAmax	A	1 800,0	117,1	110,3	105,6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ610	LAmax	D	1 800,0	117,1	110,3	105,6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ610	LAmax	D	2 600,0	122,2	115,0	109,8	104,3	95,3	85,3	77,6	68,9	59,0	47,9
CJ610	SEL	A	700,0	100,8	96,4	93,3	89,9	84,0	77,0	71,5	65,1	57,8	49,6
CJ610	SEL	A	1 800,0	119,3	114,8	111,6	108,0	101,9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ610	SEL	D	1 800,0	119,3	114,8	111,6	108,0	101,9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ610	SEL	D	2 600,0	124,7	119,7	116,0	112,0	105,3	97,5	91,3	84,1	75,7	66,1
CT75	LAmax	A	30,0	86,9	80,5	76,1	71,6	64,5	57,0	51,6	45,6	38,6	30,9
CT75	LAmax	A	75,0	88,1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT75	LAmax	D	75,0	88,1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT75	LAmax	D	100,0	95,2	88,9	84,7	80,3	73,4	66,1	60,8	54,8	47,9	40,1
CT75	SEL	A	30,0	87,5	83,4	80,5	77,5	72,7	67,4	63,6	59,1	53,6	47,3
CT75	SEL	A	75,0	89,0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CT75	SEL	D	75,0	89,0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8
CT75	SEL	D	100,0	97,0	92,8	90,1	87,3	82,9	77,8	74,0	69,5	64,1	57,8
EPW118	LAmax	A	700,0	88,9	82,0	77,1	71,9	63,6	55,2	49,3	42,9	34,7	27,0
EPW118	LAmax	A	1 000,0	88,3	81,5	76,8	71,8	64,0	55,5	49,4	42,4	33,5	25,1
EPW118	LAmax	D	2 000,0	85,8	79,2	74,8	70,2	63,0	55,2	49,6	43,2	35,4	28,1
EPW118	LAmax	D	3 000,0	86,4	79,9	75,6	71,1	64,0	56,6	51,3	45,6	38,7	32,1
EPW118	LAmax	D	3 800,0	92,0	85,7	81,5	77,1	70,4	63,3	58,4	53,0	46,2	39,7
EPW118	SEL	A	700,0	94,5	87,5	82,7	77,5	69,2	60,7	54,9	48,4	40,3	32,6
EPW118	SEL	A	1 000,0	94,9	88,1	83,4	78,4	70,6	62,1	56,0	49,0	40,2	31,7
EPW118	SEL	D	2 000,0	98,4	91,9	87,4	82,8	75,6	67,8	62,2	55,9	48,1	40,7
EPW118	SEL	D	3 000,0	98,7	92,3	87,9	83,4	76,4	68,9	63,7	58,0	51,0	44,5
EPW118	SEL	D	3 800,0	100,9	94,6	90,4	86,0	79,3	72,2	67,3	61,9	55,0	48,6
FJ44-4	LAmax	A	600,0	86,7	79,1	73,8	68,1	59,1	49,4	42,7	35,7	28,2	20,8
FJ44-4	LAmax	A	900,0	89,1	81,8	76,6	70,9	61,7	51,7	44,6	37,1	29,1	21,1
FJ44-4	LAmax	D	1 700,0	96,4	88,4	82,8	76,9	67,6	57,7	50,9	43,7	36,2	28,8
FJ44-4	LAmax	D	2 400,0	98,2	91,8	87,1	81,8	73,2	63,5	56,7	49,3	41,3	33,4
FJ44-4	LAmax	D	3 000,0	101,5	95,2	90,6	85,4	76,8	67,3	60,5	53,1	45,2	37,3
FJ44-4	LAmax	D	3 300,0	103,8	97,4	92,7	87,5	78,9	69,4	62,7	55,4	47,6	39,8

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
FJ44-4	SEL	A	600,0	87,3	82,8	79,5	75,9	70,0	63,4	58,8	53,9	48,6	43,3
FJ44-4	SEL	A	900,0	90,4	85,5	82,0	78,1	71,8	64,9	60,0	54,8	49,2	43,6
FJ44-4	SEL	D	1 700,0	94,2	90,0	86,8	83,2	77,2	70,5	65,7	60,6	55,0	49,3
FJ44-4	SEL	D	2 400,0	98,2	94,4	91,5	88,2	82,5	76,0	71,3	66,1	60,5	54,8
FJ44-4	SEL	D	3 000,0	102,0	98,5	95,7	92,5	86,9	80,4	75,7	70,5	64,9	59,1
FJ44-4	SEL	D	3 300,0	104,5	101,0	98,2	95,0	89,5	83,2	78,6	73,5	68,0	62,4
GE90	LAmax	A	12 000,0	94,2	86,8	81,8	76,8	68,9	60,3	54,1	47,5	40,8	34,5
GE90	LAmax	A	17 000,0	95,3	87,9	82,9	77,9	69,9	61,2	55,0	48,3	41,5	35,1
GE90	LAmax	A	22 000,0	96,6	89,0	84,0	78,9	70,7	62,0	55,6	48,9	42,0	35,6
GE90	LAmax	A	27 000,0	97,9	90,0	84,9	79,7	71,4	62,5	56,2	49,4	42,5	36,0
GE90	LAmax	D	31 000,0	97,5	90,7	86,0	80,8	72,8	63,8	57,5	50,4	43,3	36,4
GE90	LAmax	D	41 000,0	98,8	92,0	87,3	82,2	74,2	65,3	59,0	52,1	45,1	38,4
GE90	LAmax	D	51 000,0	100,6	93,8	89,2	84,1	76,2	67,3	61,1	54,3	47,5	40,9
GE90	LAmax	D	61 000,0	102,8	96,0	91,4	86,4	78,5	69,7	63,6	56,9	50,1	43,5
GE90	LAmax	D	71 000,0	105,0	98,3	93,7	88,7	80,8	72,1	66,1	59,4	52,7	46,3
GE90	LAmax	D	81 000,0	109,0	102,4	97,8	92,9	85,2	76,7	70,8	64,4	58,0	52,0
GE90	SEL	A	12 000,0	97,7	92,8	89,5	86,3	80,9	74,9	70,4	65,5	60,5	55,8
GE90	SEL	A	17 000,0	98,6	93,9	90,6	87,2	81,7	75,7	71,1	66,1	61,1	56,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GE90	SEL	A	22 000,0	99,8	94,9	91,5	88,1	82,5	76,3	71,7	66,7	61,6	56,9
GE90	SEL	A	27 000,0	101,0	95,9	92,4	88,8	83,2	76,9	72,3	67,2	62,1	57,3
GE90	SEL	D	31 000,0	100,0	95,8	92,7	89,2	83,5	76,9	72,2	66,9	61,4	56,2
GE90	SEL	D	41 000,0	101,2	97,1	94,2	90,7	85,1	78,5	73,9	68,7	63,4	58,4
GE90	SEL	D	51 000,0	102,7	98,8	95,9	92,5	87,0	80,6	76,1	71,1	66,0	61,1
GE90	SEL	D	61 000,0	104,4	100,6	97,7	94,5	89,2	82,9	78,6	73,7	68,7	64,0
GE90	SEL	D	71 000,0	106,1	102,3	99,5	96,4	91,3	85,3	81,1	76,3	71,5	66,9
GE90	SEL	D	81 000,0	109,1	105,4	102,7	99,7	95,0	89,6	85,7	81,3	77,0	73,0
GE9015	LAmax	A	12 000,0	96,1	88,9	84,3	79,4	71,6	63,2	57,1	50,5	43,8	37,5
GE9015	LAmax	A	17 333,0	96,5	89,3	84,6	79,7	71,9	63,4	57,3	50,7	43,9	37,6
GE9015	LAmax	A	22 667,0	97,2	90,0	85,3	80,3	72,5	63,9	57,6	51,0	44,1	37,7
GE9015	LAmax	A	28 000,0	98,2	90,9	86,1	81,1	73,2	64,5	58,1	51,4	44,4	37,9
GE9015	LAmax	D	39 000,0	100,4	93,2	88,4	83,4	75,3	66,5	60,1	52,9	45,6	38,6
GE9015	LAmax	D	50 600,0	101,8	94,7	89,9	84,8	76,6	67,7	61,5	54,5	47,4	40,6
GE9015	LAmax	D	62 200,0	103,5	96,6	91,8	86,7	78,5	69,6	63,3	56,4	49,4	42,7
GE9015	LAmax	D	73 800,0	105,5	98,6	93,8	88,7	80,5	71,7	65,4	58,6	51,7	45,0
GE9015	LAmax	D	85 400,0	108,5	101,7	96,9	91,9	83,8	75,1	68,9	62,1	55,3	48,8
GE9015	LAmax	D	97 000,0	114,5	107,6	103,0	98,1	90,4	81,8	75,7	68,9	61,9	55,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GE9015	SEL	A	12 000,0	99,5	94,9	91,8	88,7	83,5	77,6	73,1	68,3	63,3	58,6
GE9015	SEL	A	17 333,0	99,9	95,2	92,1	88,9	83,6	77,7	73,2	68,3	63,2	58,5
GE9015	SEL	A	22 667,0	100,5	95,9	92,8	89,5	84,1	78,1	73,5	68,5	63,4	58,6
GE9015	SEL	A	28 000,0	101,3	96,7	93,5	90,2	84,8	78,7	74,0	68,9	63,7	58,9
GE9015	SEL	D	39 000,0	102,7	97,8	94,4	90,9	85,3	78,9	74,3	68,9	63,5	58,3
GE9015	SEL	D	50 600,0	103,6	98,9	95,7	92,3	86,7	80,4	75,9	70,7	65,5	60,6
GE9015	SEL	D	62 200,0	105,0	100,5	97,4	94,1	88,5	82,3	77,9	72,9	67,8	63,0
GE9015	SEL	D	73 800,0	106,6	102,3	99,2	96,0	90,5	84,4	80,0	75,1	70,1	65,4
GE9015	SEL	D	85 400,0	109,3	105,0	102,1	98,9	93,6	87,7	83,4	78,6	73,7	69,1
GE9015	SEL	D	97 000,0	114,7	110,6	107,7	104,7	99,7	94,1	89,9	85,1	80,2	75,6
GENX67	LAmax	A	7 000,0	99,0	91,8	87,0	82,2	74,4	65,9	59,6	52,8	45,9	39,4
GENX67	LAmax	A	12 000,0	99,6	92,4	87,6	82,8	75,0	66,5	60,2	53,3	46,4	39,9
GENX67	LAmax	A	17 000,0	100,0	92,8	88,0	83,2	75,3	66,7	60,4	53,5	46,5	40,0
GENX67	LAmax	A	22 000,0	100,4	93,2	88,3	83,4	75,4	66,8	60,4	53,5	46,5	39,9
GENX67	LAmax	D	17 000,0	101,0	94,3	89,7	84,9	77,2	68,7	62,5	55,5	48,4	41,5
GENX67	LAmax	D	25 000,0	101,5	94,8	90,2	85,3	77,5	68,8	62,6	55,6	48,4	41,6
GENX67	LAmax	D	33 000,0	102,9	96,2	91,5	86,6	78,7	70,0	63,7	56,6	49,5	42,6
GENX67	LAmax	D	41 000,0	104,8	98,0	93,4	88,5	80,5	71,7	65,4	58,3	51,0	44,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GENX67	LAmax	D	49 000,0	107,0	100,2	95,5	90,6	82,6	73,8	67,4	60,2	53,0	46,0
GENX67	LAmax	D	57 000,0	110,1	103,4	98,7	93,8	85,8	76,9	70,5	63,2	55,9	49,0
GENX67	SEL	A	7 000,0	101,0	96,8	93,9	90,9	85,7	79,7	75,1	70,0	64,9	60,1
GENX67	SEL	A	12 000,0	101,6	97,4	94,5	91,4	86,2	80,2	75,6	70,5	65,3	60,4
GENX67	SEL	A	17 000,0	102,3	98,0	95,0	91,9	86,6	80,6	75,9	70,7	65,4	60,5
GENX67	SEL	A	22 000,0	102,8	98,5	95,5	92,3	86,9	80,8	76,1	70,8	65,4	60,4
GENX67	SEL	D	17 000,0	102,0	98,1	95,3	92,4	87,4	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GENX67	SEL	D	25 000,0	102,6	98,6	95,8	92,8	87,6	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GENX67	SEL	D	33 000,0	103,9	99,9	97,1	94,0	88,8	82,8	78,4	73,2	68,0	62,9
GENX67	SEL	D	41 000,0	105,5	101,6	98,8	95,7	90,5	84,5	80,1	74,9	69,7	64,7
GENX67	SEL	D	49 000,0	107,4	103,5	100,7	97,7	92,5	86,6	82,2	77,0	71,8	66,8
GENX67	SEL	D	57 000,0	110,1	106,3	103,5	100,6	95,5	89,7	85,3	80,2	75,1	70,2
GP7270	LAmax	A	5 500,0	92,0	86,2	81,9	77,4	69,8	61,4	55,3	48,6	41,2	33,5
GP7270	LAmax	A	7 500,0	92,4	86,4	82,1	77,5	69,9	61,6	55,5	48,8	41,3	33,5
GP7270	LAmax	A	12 000,0	93,4	87,0	82,5	77,9	70,3	61,9	55,8	49,1	41,6	33,7
GP7270	LAmax	A	14 000,0	94,0	87,5	82,9	78,1	70,4	62,0	55,9	49,2	41,7	33,9
GP7270	LAmax	D	40 000,0	99,3	92,8	88,5	83,7	75,9	67,2	60,9	53,9	45,9	37,3
GP7270	LAmax	D	50 000,0	102,0	95,9	91,3	86,5	78,7	70,1	63,8	56,8	48,8	40,2

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GP7270	LAmax	D	60 000,0	104,1	98,2	93,8	89,1	81,6	73,0	66,8	59,7	51,7	43,1
GP7270	LAmax	D	80 000,0	111,3	105,6	101,7	97,1	90,0	81,7	75,5	68,2	61,1	52,5
GP7270	SEL	A	5 500,0	96,8	92,6	89,8	86,7	81,6	75,7	71,2	66,2	60,4	54,2
GP7270	SEL	A	7 500,0	97,3	93,0	90,0	86,9	81,8	75,9	71,5	66,4	60,6	54,3
GP7270	SEL	A	12 000,0	98,4	93,9	90,8	87,6	82,4	76,4	72,0	66,9	61,0	54,6
GP7270	SEL	A	14 000,0	99,0	94,3	91,2	88,0	82,7	76,8	72,3	67,2	61,3	54,8
GP7270	SEL	D	40 000,0	102,6	98,2	95,0	91,8	86,5	80,6	76,1	71,0	64,9	58,2
GP7270	SEL	D	50 000,0	105,6	101,0	97,9	94,8	89,7	83,8	79,5	74,3	68,3	61,6
GP7270	SEL	D	60 000,0	107,7	103,5	100,5	97,4	92,2	86,4	82,0	76,9	70,8	64,1
GP7270	SEL	D	80 000,0	114,8	111,0	108,5	105,6	100,6	94,9	90,6	85,5	79,6	72,7
IO320B	LAmax	A	55,0	79,0	72,6	68,2	63,6	56,4	48,5	43,0	36,8	30,0	22,9
IO320B	LAmax	A	107,0	79,8	73,3	68,9	64,3	56,8	48,3	42,1	35,3	27,9	20,6
IO320B	LAmax	D	201,0	86,6	79,8	75,1	70,0	62,5	54,3	48,3	41,6	34,2	26,7
IO320B	LAmax	D	214,0	89,5	82,6	77,8	72,7	64,6	56,2	50,1	43,4	35,8	28,1
IO320B	LAmax	D	339,0	96,1	89,0	84,0	78,6	70,2	61,5	55,3	48,3	40,5	32,3
IO320B	SEL	A	55,0	82,3	78,4	75,7	72,9	68,2	62,8	58,8	54,3	49,2	44,1
IO320B	SEL	A	107,0	83,5	79,8	77,1	74,2	69,1	63,0	58,5	53,5	48,0	42,8
IO320B	SEL	D	201,0	90,2	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,9	58,8	53,0	47,2

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
IO320B	SEL	D	214,0	93,9	89,0	85,7	82,2	76,6	70,4	65,9	60,7	54,7	48,6
IO320B	SEL	D	339,0	98,8	94,5	91,4	88,1	82,5	76,1	71,4	66,1	60,0	53,5
IO360L	LAmax	A	26,6	71,6	64,2	59,7	55,0	47,7	39,8	34,4	28,5	22,4	16,9
IO360L	LAmax	A	58,2	78,8	72,2	67,7	62,9	55,2	46,7	40,7	34,1	27,0	20,3
IO360L	LAmax	D	59,6	82,7	75,6	71,1	66,4	58,9	50,8	45,0	38,6	31,7	24,5
IO360L	LAmax	D	100,0	84,6	77,8	73,2	68,2	60,4	52,0	46,2	39,9	33,5	25,6
IO360L	SEL	A	26,6	73,0	68,7	65,8	63,0	58,6	53,6	50,0	46,2	42,4	38,8
IO360L	SEL	A	58,2	79,3	75,3	72,7	69,9	65,1	59,6	55,5	51,1	46,3	43,0
IO360L	SEL	D	59,6	83,5	79,8	77,2	74,4	69,7	64,1	59,9	55,3	50,3	45,8
IO360L	SEL	D	100,0	84,9	81,4	78,9	76,0	71,2	65,5	61,3	56,5	51,8	46,3
IO540	LAmax	A	2 400,0	82,2	75,8	71,7	67,3	60,6	53,5	48,7	43,4	37,7	31,6
IO540	LAmax	A	2 500,0	86,4	80,1	75,9	71,5	64,7	57,6	52,7	47,4	41,7	35,6
IO540	LAmax	A	2 700,0	94,6	88,2	83,8	79,3	72,0	63,9	58,2	52,2	45,6	38,8
IO540	LAmax	D	2 500,0	92,0	85,6	81,2	76,7	69,5	62,0	56,8	51,3	45,2	38,8
IO540	LAmax	D	2 700,0	99,0	92,6	88,3	83,8	76,6	68,7	63,1	56,9	50,0	42,7
IO540	SEL	A	2 400,0	82,7	79,3	77,0	74,6	70,8	66,6	63,5	60,1	56,1	51,7
IO540	SEL	A	2 500,0	86,6	83,2	80,8	78,4	74,4	70,2	67,1	63,7	59,8	55,4
IO540	SEL	A	2 700,0	92,9	89,5	87,2	84,6	80,5	75,8	72,2	68,2	63,6	58,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
IO540	SEL	D	2 500,0	91,8	88,3	85,8	83,2	78,9	74,1	70,8	67,1	63,0	58,3
IO540	SEL	D	2 700,0	96,8	93,5	91,1	88,6	84,3	79,4	75,7	71,5	66,7	61,4
JT15D1	LAmax	A	300,0	83,2	76,3	71,5	66,5	58,6	50,1	43,9	37,1	29,5	21,0
JT15D1	LAmax	A	600,0	85,7	78,8	74,0	69,0	61,1	52,6	46,4	39,6	32,0	23,5
JT15D1	LAmax	D	1 200,0	93,2	86,2	81,3	76,0	67,6	58,4	51,8	44,6	36,7	28,1
JT15D1	LAmax	D	1 550,0	95,3	88,6	83,9	79,0	71,1	62,3	55,7	48,4	40,1	31,0
JT15D1	SEL	A	300,0	85,6	81,0	77,7	74,2	68,5	62,3	57,6	52,3	46,2	39,2
JT15D1	SEL	A	600,0	86,8	82,2	78,9	75,4	69,7	63,5	58,8	53,5	47,4	40,4
JT15D1	SEL	D	1 200,0	96,4	91,7	88,2	84,5	78,3	71,4	66,3	60,6	54,2	47,1
JT15D1	SEL	D	1 550,0	98,0	93,6	90,4	87,0	81,4	74,8	69,7	63,9	57,1	49,5
JT15D5	LAmax	A	670,0	90,2	82,7	77,2	71,2	61,7	52,0	45,5	38,5	30,7	21,2
JT15D5	LAmax	A	1 500,0	101,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT15D5	LAmax	D	1 500,0	101,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT15D5	LAmax	D	2 100,0	103,7	97,2	92,6	87,8	80,1	72,0	66,0	59,2	51,1	42,2
JT15D5	SEL	A	670,0	90,2	85,6	82,2	78,4	72,3	65,3	60,3	54,7	48,4	41,4
JT15D5	SEL	A	1 500,0	104,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT15D5	SEL	D	1 500,0	104,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT15D5	SEL	D	2 100,0	106,0	102,4	99,7	96,8	91,6	85,7	81,2	75,9	69,3	61,8

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT3D	LAmax	A	4 000,0	111,8	104,5	98,9	93,0	81,8	67,8	59,2	50,9	41,8	32,9
JT3D	LAmax	A	6 000,0	114,0	106,8	101,5	95,5	84,6	71,3	63,3	55,3	46,4	37,2
JT3D	LAmax	D	8 000,0	115,9	109,0	103,7	98,0	87,6	75,4	67,7	59,8	51,1	42,1
JT3D	LAmax	D	10 000,0	117,5	110,8	105,6	100,0	90,4	79,5	71,8	63,8	55,2	46,5
JT3D	LAmax	D	12 000,0	118,2	111,5	106,4	101,0	92,1	82,0	74,5	66,8	58,6	49,7
JT3D	LAmax	D	15 000,0	119,7	113,0	107,9	102,5	94,0	85,0	78,1	70,3	62,0	53,5
JT3D	SEL	A	4 000,0	112,5	107,5	103,6	99,0	90,0	78,3	71,2	64,5	57,0	49,5
JT3D	SEL	A	6 000,0	114,8	109,8	105,9	101,5	92,8	81,8	75,2	68,9	61,7	54,1
JT3D	SEL	D	8 000,0	117,1	112,0	108,2	104,0	95,9	85,9	79,6	73,4	66,1	58,6
JT3D	SEL	D	10 000,0	119,0	113,9	110,1	106,0	98,5	90,0	83,7	77,5	70,1	62,8
JT3D	SEL	D	12 000,0	120,7	115,6	111,9	107,7	100,8	92,6	87,1	81,0	73,9	66,5
JT3D	SEL	D	15 000,0	122,5	117,4	113,6	109,5	103,1	96,4	90,8	85,1	77,9	70,4
JT3DQ	LAmax	A	3 000,0	102,8	95,2	89,6	83,1	74,3	65,0	58,4	51,0	42,6	34,0
JT3DQ	LAmax	A	5 000,0	105,2	96,2	89,9	84,4	75,7	66,2	59,5	52,1	43,9	35,5
JT3DQ	LAmax	D	11 000,0	107,5	100,8	96,3	91,4	83,5	75,0	68,7	61,7	53,6	45,3
JT3DQ	LAmax	D	15 500,0	114,2	107,7	103,2	98,7	91,4	83,7	78,2	72,0	64,9	57,3
JT3DQ	SEL	A	3 000,0	104,4	99,4	95,6	91,4	84,8	77,8	72,6	66,7	59,9	52,7
JT3DQ	SEL	A	5 000,0	105,1	100,0	96,2	91,9	85,4	78,4	73,2	67,3	60,6	53,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT3DQ	SEL	D	11 000,0	109,1	105,4	102,7	99,8	95,0	88,9	84,2	78,6	72,1	65,2
JT3DQ	SEL	D	15 500,0	116,9	113,3	110,8	108,1	103,5	98,1	94,1	89,4	83,9	77,7
JT4A	LAmax	A	4 000,0	109,2	101,7	96,3	90,5	80,6	69,0	61,7	54,5	45,7	36,9
JT4A	LAmax	A	6 000,0	111,1	103,6	98,2	92,5	82,7	71,2	63,7	56,3	48,1	39,5
JT4A	LAmax	D	10 000,0	116,5	109,3	104,1	98,5	89,3	79,0	71,6	63,7	54,5	45,4
JT4A	LAmax	D	12 000,0	119,6	112,4	107,4	102,0	93,1	82,9	75,3	67,4	58,4	48,8
JT4A	LAmax	D	15 000,0	125,3	118,3	113,2	108,0	99,1	89,2	81,5	73,5	64,3	54,6
JT4A	SEL	A	4 000,0	110,8	105,4	101,2	97,0	89,6	80,6	74,3	68,6	60,9	52,7
JT4A	SEL	A	6 000,0	112,7	107,3	103,3	99,0	91,8	82,9	76,8	71,1	63,6	55,7
JT4A	SEL	D	10 000,0	117,4	112,4	108,7	104,5	97,4	89,2	83,3	76,9	69,4	61,5
JT4A	SEL	D	12 000,0	120,0	115,2	111,6	107,5	100,6	92,6	86,6	80,3	72,6	64,7
JT4A	SEL	D	15 000,0	125,5	120,8	117,6	113,5	106,9	99,3	93,3	86,6	78,7	70,6
JT9D7Q	LAmax	A	8 560,0	101,8	95,4	91,0	86,3	78,6	69,9	63,6	56,7	49,0	40,9
JT9D7Q	LAmax	A	14 000,0	103,3	96,8	92,2	87,1	79,2	70,5	64,2	57,5	49,9	41,9
JT9D7Q	LAmax	D	24 370,0	106,3	99,8	95,3	90,3	82,6	74,2	68,1	61,6	54,2	46,4
JT9D7Q	LAmax	D	34 850,0	110,0	103,8	99,4	94,7	87,2	78,7	72,7	66,0	58,6	50,8
JT9D7Q	LAmax	D	40 240,0	112,5	106,3	102,0	97,3	89,9	81,4	75,3	68,6	61,2	53,4
JT9D7Q	LAmax	D	44 940,0	115,3	109,1	104,8	100,0	92,6	84,2	78,0	71,4	63,9	56,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT9D7Q	SEL	A	8 560,0	103,6	99,5	96,6	93,5	88,1	81,7	77,0	71,6	65,5	58,9
JT9D7Q	SEL	A	14 000,0	105,1	100,9	97,8	94,3	88,7	82,3	77,6	72,4	66,4	59,9
JT9D7Q	SEL	D	24 370,0	108,1	103,9	100,9	97,5	92,1	86,0	81,5	76,5	70,7	64,4
JT9D7Q	SEL	D	34 850,0	111,8	107,9	105,0	101,9	96,7	90,5	86,1	80,9	75,1	68,8
JT9D7Q	SEL	D	40 240,0	114,3	110,4	107,6	104,5	99,4	93,2	88,7	83,5	77,7	71,4
JT9D7Q	SEL	D	44 940,0	117,1	113,2	110,4	107,2	102,1	96,0	91,4	86,3	80,4	74,1
JT9DBD	LAmax	A	8 000,0	106,5	99,5	94,5	89,0	79,8	69,1	61,2	53,2	44,9	36,3
JT9DBD	LAmax	A	14 000,0	111,0	104,0	99,0	93,5	84,3	73,6	65,7	57,7	49,4	40,8
JT9DBD	LAmax	D	20 000,0	114,3	107,2	102,1	96,5	87,1	76,9	69,8	62,3	54,2	45,4
JT9DBD	LAmax	D	28 000,0	116,4	109,3	104,2	98,5	89,0	79,1	72,3	65,0	57,0	48,0
JT9DBD	LAmax	D	36 000,0	117,9	110,8	105,7	100,0	90,5	80,6	73,8	66,5	58,5	49,7
JT9DBD	SEL	A	8 000,0	108,2	103,5	99,9	96,0	89,1	80,6	74,2	67,6	60,9	53,7
JT9DBD	SEL	A	14 000,0	113,2	108,5	104,9	101,0	94,1	85,6	79,2	72,6	65,9	58,7
JT9DBD	SEL	D	20 000,0	116,6	111,8	108,1	104,0	96,9	89,0	83,4	77,3	70,7	63,4
JT9DBD	SEL	D	28 000,0	118,7	113,9	110,2	106,0	98,8	91,2	85,9	80,0	73,5	66,2
JT9DBD	SEL	D	36 000,0	120,2	115,4	111,7	107,5	100,3	92,7	87,4	81,5	75,0	67,7
JT9DFL	LAmax	A	8 000,0	103,0	95,5	90,2	84,3	75,1	66,0	59,7	52,6	44,5	35,6
JT9DFL	LAmax	A	16 000,0	107,1	99,6	94,3	88,4	79,2	70,1	63,8	56,7	48,6	39,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT9DFL	LAmax	D	24 000,0	110,6	103,1	97,8	92,1	83,3	74,5	68,3	61,5	53,7	45,4
JT9DFL	LAmax	D	32 000,0	113,5	105,9	100,6	95,1	86,5	77,9	71,9	65,3	57,7	49,7
JT9DFL	LAmax	D	40 000,0	115,7	108,1	102,8	97,3	88,7	80,1	74,1	67,5	59,9	51,9
JT9DFL	SEL	A	8 000,0	102,3	97,8	94,3	90,5	84,4	77,7	72,9	67,3	60,7	53,3
JT9DFL	SEL	A	16 000,0	106,3	101,8	98,3	94,5	88,4	81,7	76,9	71,3	64,7	57,3
JT9DFL	SEL	D	24 000,0	109,4	105,1	101,7	98,0	92,2	85,8	81,2	75,9	69,7	62,8
JT9DFL	SEL	D	32 000,0	111,8	107,4	104,1	100,5	94,9	88,7	84,2	79,1	73,1	66,5
JT9DFL	SEL	D	40 000,0	113,8	109,4	106,1	102,5	96,9	90,7	86,2	81,1	75,1	68,5
O320D3	LAmax	A	1 500,0	66,9	60,5	56,2	51,7	44,7	37,2	32,1	26,7	21,1	15,9
O320D3	LAmax	A	1 600,0	68,1	61,7	57,4	52,9	45,9	38,4	33,2	27,7	21,9	16,6
O320D3	LAmax	A	1 800,0	72,1	65,6	61,2	56,6	49,3	41,3	35,8	30,0	23,9	18,0
O320D3	LAmax	D	2 150,0	79,8	73,1	68,6	63,9	56,2	47,9	42,2	36,1	29,7	23,1
O320D3	LAmax	D	2 442,0	87,3	80,7	76,1	71,2	63,5	55,1	49,4	43,1	36,1	28,7
O320D3	LAmax	D	2 600,0	88,8	82,1	77,5	72,6	64,7	56,2	50,2	43,8	36,7	29,3
O320D3	SEL	A	1 500,0	69,0	65,6	62,8	60,2	56,0	51,3	48,0	44,5	41,3	38,2
O320D3	SEL	A	1 600,0	70,4	67,1	64,6	62,0	57,7	53,0	49,6	45,9	42,3	38,9
O320D3	SEL	A	1 800,0	74,1	70,5	68,0	65,3	60,7	55,5	51,8	47,8	43,8	39,9
O320D3	SEL	D	2 150,0	80,4	76,9	74,3	71,4	66,5	60,9	57,0	52,7	48,1	43,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
O320D3	SEL	D	2 442,0	87,9	84,2	81,5	78,5	73,4	67,9	63,9	59,5	54,4	48,9
O320D3	SEL	D	2 600,0	89,4	85,5	82,8	79,8	74,8	69,0	64,8	60,2	55,0	49,2
O470R	LAmax	A	169,0	73,3	67,1	62,9	58,6	51,8	44,6	39,6	34,1	28,1	21,8
O470R	LAmax	A	244,0	73,9	67,7	63,5	59,2	52,5	45,4	40,3	34,8	28,8	22,4
O470R	LAmax	D	533,0	87,5	81,2	77,0	72,7	65,7	58,2	52,7	46,6	39,7	32,3
O470R	LAmax	D	640,0	96,1	89,8	85,5	80,9	73,5	65,0	58,6	51,3	43,0	34,3
O470R	SEL	A	169,0	75,6	71,7	69,0	66,2	61,7	56,7	53,1	49,2	44,7	39,8
O470R	SEL	A	244,0	76,2	72,3	69,6	66,8	62,3	57,3	53,7	49,7	45,1	40,2
O470R	SEL	D	533,0	87,8	83,8	81,1	78,2	73,6	68,2	64,2	59,6	54,2	48,4
O470R	SEL	D	640,0	95,4	91,3	88,5	85,4	80,3	74,1	69,2	63,4	56,5	49,3
OLY593	LAmax	A	10 000,0	115,8	109,2	104,6	99,8	92,0	83,2	76,5	68,8	60,3	50,7
OLY593	LAmax	A	20 000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OLY593	LAmax	D	20 000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OLY593	LAmax	D	28 000,0	132,1	124,8	119,6	114,3	106,1	97,3	90,8	83,6	75,1	65,3
OLY593	LAmax	D	32 000,0	134,0	126,7	121,4	116,0	107,8	98,9	92,4	85,2	76,7	67,3
OLY593	SEL	A	10 000,0	117,7	113,4	110,3	107,0	101,5	94,8	89,6	83,5	76,5	68,3
OLY593	SEL	A	20 000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OLY593	SEL	D	20 000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OLY593	SEL	D	28 000,0	136,4	131,3	127,6	123,8	118,0	111,4	106,4	100,6	93,7	85,7

▼**M2**

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
OLY593	SEL	D	32 000,0	138,4	133,2	129,4	125,5	119,6	113,0	108,0	102,2	95,3	87,4
PT6A114	LAmax	A	400,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6A114	LAmax	A	427,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6A114	LAmax	A	463,0	90,3	84,0	79,7	75,2	68,2	60,6	55,1	48,7	41,1	32,6
PT6A114	LAmax	D	1 009,0	88,2	82,0	77,8	73,5	66,7	59,1	53,5	47,1	39,4	30,8
PT6A114	LAmax	D	1 899,0	90,0	83,8	79,7	75,4	68,7	61,4	56,1	50,1	43,1	35,4
PT6A114	SEL	A	400,0	89,9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6A114	SEL	A	427,0	89,9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6A114	SEL	A	463,0	89,4	85,3	82,4	79,4	74,7	69,3	65,3	60,6	54,7	47,9
PT6A114	SEL	D	1 009,0	87,7	83,8	81,1	78,3	73,7	68,4	64,3	59,4	53,2	46,1
PT6A114	SEL	D	1 899,0	89,7	85,8	83,2	80,4	75,9	70,9	67,1	62,6	57,1	50,9
PT6A27	LAmax	A	30,0	90,9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6A27	LAmax	A	100,0	95,6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6A27	LAmax	D	30,0	90,9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6A27	LAmax	D	100,0	95,6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6A27	SEL	A	30,0	91,3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0
PT6A27	SEL	A	100,0	95,9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6A27	SEL	D	30,0	91,3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PT6A27	SEL	D	100,0	95,9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6A41	LAmax	A	300,0	83,6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6A41	LAmax	A	311,0	83,6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6A41	LAmax	D	820,0	85,2	78,9	74,7	70,3	63,5	56,0	50,6	44,4	37,2	29,1
PT6A41	LAmax	D	1 153,0	87,2	81,0	76,9	72,6	65,9	58,6	53,4	47,5	40,6	32,9
PT6A41	SEL	A	300,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6A41	SEL	A	311,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6A41	SEL	D	820,0	86,6	82,5	79,8	77,0	72,3	67,1	63,2	58,5	52,8	46,3
PT6A41	SEL	D	1 153,0	88,6	84,7	82,0	79,2	74,8	69,8	66,0	61,6	56,2	50,0
PT6A45	LAmax	A	35,0	87,2	81,0	76,7	72,4	65,1	57,7	52,9	48,0	41,9	35,1
PT6A45	LAmax	A	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6A45	LAmax	D	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6A45	LAmax	D	100,0	94,9	88,6	84,4	80,0	72,6	65,2	60,3	55,4	49,4	42,4
PT6A45	SEL	A	35,0	88,0	84,0	81,3	78,5	74,0	69,2	65,6	61,6	57,0	51,6
PT6A45	SEL	A	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6A45	SEL	D	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6A45	SEL	D	100,0	95,1	91,1	88,4	85,5	81,0	76,1	72,4	68,4	63,8	58,4
PT6A50	LAmax	A	35,0	83,9	78,2	74,0	68,8	60,7	51,8	45,5	38,6	31,4	24,2

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PT6A50	LAmax	A	40,0	87,4	81,7	77,5	72,4	64,2	55,5	49,0	42,1	34,4	26,7
PT6A50	LAmax	D	80,0	84,7	78,5	74,4	69,8	62,5	54,0	48,1	41,3	34,0	26,4
PT6A50	LAmax	D	100,0	86,9	80,7	76,6	72,0	64,7	56,2	50,2	43,5	36,4	29,3
PT6A50	SEL	A	35,0	85,7	82,3	79,6	76,0	70,2	63,6	58,9	53,5	47,9	42,2
PT6A50	SEL	A	40,0	89,2	85,8	83,1	79,6	73,7	67,3	62,4	57,0	50,9	44,7
PT6A50	SEL	D	80,0	86,5	82,6	80,0	77,0	72,0	65,8	61,5	56,2	50,5	44,4
PT6A50	SEL	D	100,0	88,7	84,8	82,2	79,2	74,2	68,0	63,6	58,4	52,9	47,3
PT6A67	LAmax	A	400,0	87,8	81,2	76,8	72,2	64,9	56,7	50,6	43,5	35,4	27,1
PT6A67	LAmax	A	600,0	89,1	82,4	77,9	73,3	66,1	58,1	52,3	45,7	37,8	29,2
PT6A67	LAmax	D	1 000,0	90,2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6A67	LAmax	D	1 100,0	90,2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6A67	LAmax	D	1 600,0	87,9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0
PT6A67	LAmax	D	1 700,0	87,9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0
PT6A67	SEL	A	400,0	90,6	86,4	83,9	81,0	76,3	70,7	66,2	60,9	54,6	48,2
PT6A67	SEL	A	600,0	90,8	86,6	83,9	80,9	76,3	71,0	66,8	61,8	55,7	48,8
PT6A67	SEL	D	1 000,0	92,8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6A67	SEL	D	1 100,0	92,8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6A67	SEL	D	1 600,0	89,4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PT6A67	SEL	D	1 700,0	89,4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7
PW119C	LAmax	A	108,0	91,0	84,0	79,0	73,6	64,7	55,1	48,4	41,1	33,2	25,4
PW119C	LAmax	A	465,0	91,8	84,6	79,4	73,7	64,1	53,6	46,5	39,0	31,1	22,9
PW119C	LAmax	D	3 412,0	87,2	80,6	76,2	71,5	64,3	56,5	51,0	44,9	38,3	31,6
PW119C	LAmax	D	4 300,0	88,8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW119C	LAmax	D	4 301,0	88,8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW119C	SEL	A	108,0	95,0	90,3	86,8	82,8	76,2	68,8	63,6	57,8	51,4	45,1
PW119C	SEL	A	465,0	95,3	90,4	86,7	82,5	75,1	66,9	61,3	55,3	48,8	42,2
PW119C	SEL	D	3 412,0	90,0	85,7	82,7	79,6	74,6	69,1	65,0	60,5	55,4	50,1
PW119C	SEL	D	4 300,0	90,2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8
PW119C	SEL	D	4 301,0	90,2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8
PW120	LAmax	A	35,0	87,1	80,3	75,5	70,5	62,4	54,0	48,9	43,8	39,1	34,8
PW120	LAmax	A	40,0	90,0	83,7	79,2	74,3	66,7	59,0	54,0	48,8	43,4	38,1
PW120	LAmax	D	90,0	82,8	76,9	72,9	68,7	62,8	56,3	51,8	47,3	42,3	37,6
PW120	LAmax	D	100,0	85,2	79,4	75,8	71,9	65,9	59,7	55,3	51,0	46,2	41,6
PW120	LAmax	D	150,0	90,2	84,4	80,8	76,9	70,9	64,7	60,3	56,0	51,2	46,6
PW120	SEL	A	35,0	88,9	84,4	81,1	77,7	71,9	65,8	62,3	58,7	55,6	52,8
PW120	SEL	A	40,0	91,8	87,8	84,8	81,5	76,2	70,8	67,4	63,7	59,9	56,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW120	SEL	D	90,0	84,6	81,0	78,5	75,9	72,3	68,1	65,2	62,2	58,8	55,6
PW120	SEL	D	100,0	87,0	83,5	81,4	79,1	75,4	71,5	68,7	65,9	62,7	59,6
PW120	SEL	D	150,0	92,0	88,5	86,4	84,1	80,4	76,5	73,7	70,9	67,7	64,6
PW2037	LAmax	A	5 000,0	93,3	86,7	82,1	77,1	69,2	60,2	53,4	46,2	38,2	30,2
PW2037	LAmax	A	12 000,0	97,8	90,9	86,1	80,9	72,6	63,4	56,5	49,0	40,7	32,4
PW2037	LAmax	D	13 000,0	95,6	89,2	84,6	79,6	71,4	62,1	55,2	47,6	39,3	30,8
PW2037	LAmax	D	24 000,0	99,7	93,1	88,4	83,2	75,2	66,1	59,8	53,3	46,2	39,0
PW2037	LAmax	D	30 000,0	101,5	95,5	91,1	86,4	78,8	70,1	63,7	57,0	49,5	41,9
PW2037	LAmax	D	36 000,0	103,7	98,4	94,6	90,5	83,8	75,5	68,9	61,6	53,2	44,6
PW2037	SEL	A	5 000,0	95,1	90,8	87,7	84,3	78,7	72,0	66,8	61,1	54,7	48,2
PW2037	SEL	A	12 000,0	99,6	95,0	91,7	88,1	82,1	75,2	69,9	63,9	57,2	50,4
PW2037	SEL	D	13 000,0	97,4	93,3	90,2	86,8	80,9	73,9	68,6	62,5	55,8	48,8
PW2037	SEL	D	24 000,0	101,5	97,2	94,0	90,4	84,7	77,9	73,2	68,2	62,7	57,0
PW2037	SEL	D	30 000,0	103,3	99,6	96,7	93,6	88,3	81,9	77,1	71,9	66,0	59,9
PW2037	SEL	D	36 000,0	105,5	102,5	100,2	97,7	93,3	87,3	82,3	76,5	69,7	62,6
PW306C	LAmax	A	500,0	84,2	77,2	72,2	66,8	58,1	48,7	42,1	35,1	27,7	20,3
PW306C	LAmax	A	1 000,0	85,4	78,1	73,0	67,6	58,8	49,4	42,8	35,9	28,5	21,3
PW306C	LAmax	D	1 500,0	86,2	79,5	74,7	69,4	60,7	51,2	44,5	37,2	29,5	21,8

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW306C	LAmax	D	3 500,0	95,2	88,8	84,1	78,9	70,3	60,8	54,1	46,9	39,1	31,3
PW306C	LAmax	D	5 500,0	101,4	95,1	90,4	85,2	76,5	66,8	60,0	52,6	44,6	36,5
PW306C	SEL	A	500,0	85,4	81,5	78,6	75,2	69,3	62,7	57,8	52,6	46,8	41,0
PW306C	SEL	A	1 000,0	86,5	82,4	79,3	75,8	69,9	63,3	58,5	53,4	47,8	42,1
PW306C	SEL	D	1 500,0	85,8	82,3	79,5	76,2	70,6	64,0	59,1	53,8	47,9	41,9
PW306C	SEL	D	3 500,0	94,9	91,3	88,4	85,2	79,5	72,9	68,1	62,9	57,1	51,2
PW306C	SEL	D	5 500,0	101,3	97,9	95,1	91,9	86,3	79,8	75,0	69,7	64,0	58,1
PW4056	LAmax	A	7 000,0	99,8	92,4	87,3	82,0	74,1	65,7	59,6	52,8	45,8	39,1
PW4056	LAmax	A	10 000,0	99,9	92,4	87,3	82,0	74,2	65,8	59,7	52,8	45,8	39,0
PW4056	LAmax	A	13 000,0	100,5	92,9	87,7	82,4	74,5	66,1	60,0	53,1	46,1	39,4
PW4056	LAmax	A	16 000,0	101,4	93,6	88,2	82,9	74,9	66,5	60,4	53,6	46,6	40,0
PW4056	LAmax	D	20 000,0	101,9	94,4	89,3	83,9	75,7	67,7	61,9	55,5	49,1	42,9
PW4056	LAmax	D	26 000,0	103,4	96,2	91,2	86,1	78,0	69,7	64,0	57,6	51,1	44,9
PW4056	LAmax	D	32 000,0	105,1	98,0	93,2	88,1	80,2	71,8	66,0	59,7	53,2	47,0
PW4056	LAmax	D	38 000,0	107,0	100,1	95,3	90,4	82,5	74,1	68,3	61,9	55,4	49,2
PW4056	LAmax	D	44 000,0	109,5	102,7	98,0	93,1	85,3	76,9	71,2	64,8	58,3	52,2
PW4056	LAmax	D	50 000,0	113,3	106,5	101,7	96,9	89,1	81,0	75,3	68,9	62,5	56,4
PW4056	SEL	A	7 000,0	102,9	98,2	94,9	91,5	86,1	80,1	75,6	70,5	65,2	60,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW4056	SEL	A	10 000,0	103,3	98,6	95,2	91,7	86,3	80,3	75,8	70,6	65,2	60,1
PW4056	SEL	A	13 000,0	103,9	99,1	95,7	92,1	86,6	80,6	76,1	70,9	65,6	60,6
PW4056	SEL	A	16 000,0	104,6	99,8	96,3	92,6	87,0	80,9	76,5	71,4	66,3	61,4
PW4056	SEL	D	20 000,0	104,5	99,9	96,5	92,7	86,9	81,1	77,1	72,6	68,0	63,6
PW4056	SEL	D	26 000,0	105,0	100,7	97,5	94,1	88,7	83,0	79,0	74,5	70,0	65,6
PW4056	SEL	D	32 000,0	106,1	102,0	99,0	95,8	90,6	85,0	81,0	76,5	72,0	67,6
PW4056	SEL	D	38 000,0	107,6	103,6	100,8	97,7	92,7	87,2	83,3	78,8	74,3	69,9
PW4056	SEL	D	44 000,0	109,9	106,0	103,2	100,2	95,4	90,0	86,2	81,8	77,3	73,0
PW4056	SEL	D	50 000,0	113,5	109,6	106,9	104,0	99,2	94,2	90,5	86,1	81,7	77,5
PW4158	LAmax	A	4 000,0	97,0	90,1	84,8	78,9	70,6	62,1	56,0	49,2	41,5	33,6
PW4158	LAmax	A	12 000,0	99,5	92,3	86,8	81,1	72,4	63,4	57,2	50,2	42,5	34,5
PW4158	LAmax	D	23 000,0	104,9	95,7	89,4	83,0	73,2	62,8	56,1	49,2	41,7	34,0
PW4158	LAmax	D	32 000,0	107,8	99,8	94,4	88,6	79,1	68,1	61,4	54,6	47,0	39,0
PW4158	LAmax	D	41 000,0	108,7	101,0	95,9	90,3	81,0	71,5	65,1	58,2	50,5	42,4
PW4158	LAmax	D	50 000,0	111,5	103,9	98,9	93,7	85,4	76,6	70,4	63,7	56,0	47,6
PW4158	SEL	A	4 000,0	99,7	94,9	91,6	88,2	82,7	76,6	72,0	66,8	60,8	54,3
PW4158	SEL	A	12 000,0	102,5	97,8	94,1	90,2	84,2	77,8	73,1	67,8	61,6	55,1
PW4158	SEL	D	23 000,0	104,1	98,5	94,2	90,0	83,7	76,8	71,9	66,8	61,0	54,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW4158	SEL	D	32 000,0	106,1	101,4	97,6	94,0	88,1	81,6	77,0	72,0	66,2	60,0
PW4158	SEL	D	41 000,0	107,3	103,1	99,7	96,4	91,0	85,0	80,6	75,7	70,1	63,8
PW4158	SEL	D	50 000,0	110,6	106,5	103,4	100,2	95,1	89,5	85,3	80,4	74,6	68,1
PW4460	LAmax	A	9 300,0	99,2	92,8	87,4	82,4	74,1	65,9	59,6	53,2	46,6	40,4
PW4460	LAmax	A	22 400,0	102,5	95,6	90,5	84,9	76,3	67,5	61,2	54,8	48,1	41,7
PW4460	LAmax	D	24 960,0	101,9	94,1	89,1	84,0	76,2	67,6	61,3	54,8	47,2	40,0
PW4460	LAmax	D	37 100,0	104,4	97,1	92,4	87,5	80,2	71,9	65,8	59,1	51,7	44,7
PW4460	LAmax	D	49 010,0	107,4	100,9	96,4	91,9	84,7	76,9	70,8	64,4	56,7	50,2
PW4460	LAmax	D	53 830,0	109,6	103,2	98,6	94,0	87,3	79,4	73,8	67,1	59,7	53,2
PW4460	SEL	A	9 300,0	101,0	96,9	93,0	89,6	83,6	77,7	73,0	68,1	63,1	58,4
PW4460	SEL	A	22 400,0	104,3	99,7	96,1	92,1	85,8	79,3	74,6	69,7	64,6	59,7
PW4460	SEL	D	24 960,0	103,7	98,2	94,7	91,2	85,7	79,4	74,7	69,7	63,7	58,0
PW4460	SEL	D	37 100,0	106,2	101,2	98,0	94,7	89,7	83,7	79,2	74,0	68,2	62,7
PW4460	SEL	D	49 010,0	109,2	105,0	102,0	99,1	94,2	88,7	84,2	79,3	73,2	68,2
PW4460	SEL	D	53 830,0	111,4	107,3	104,2	101,2	96,8	91,2	87,2	82,0	76,2	71,2
PW530A	LAmax	A	500,0	88,7	81,1	75,8	70,1	60,9	51,1	44,3	37,1	29,4	21,9
PW530A	LAmax	A	800,0	90,3	82,7	77,5	71,8	62,9	53,3	46,7	39,7	32,3	25,0
PW530A	LAmax	D	1 200,0	94,0	87,0	81,9	76,3	67,2	57,2	50,1	42,6	34,5	26,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW530A	LAmax	D	1 600,0	95,8	89,1	84,2	78,9	70,0	60,3	53,4	45,9	38,0	30,0
PW530A	LAmax	D	2 000,0	98,5	91,8	86,8	81,4	72,4	62,5	55,5	47,9	39,8	31,7
PW530A	LAmax	D	2 400,0	100,2	93,6	88,8	83,5	74,7	65,0	58,1	50,7	42,8	34,8
PW530A	SEL	A	500,0	88,6	84,0	80,7	77,1	71,1	64,4	59,7	54,6	49,2	43,7
PW530A	SEL	A	800,0	90,4	85,8	82,5	78,9	73,0	66,6	62,0	57,1	51,8	46,6
PW530A	SEL	D	1 200,0	92,2	88,0	84,8	81,3	75,3	68,5	63,7	58,4	52,6	46,9
PW530A	SEL	D	1 600,0	95,5	91,5	88,4	84,8	78,8	71,9	66,9	61,4	55,5	49,5
PW530A	SEL	D	2 000,0	98,8	94,4	91,2	87,5	81,4	74,6	69,7	64,5	58,7	53,0
PW530A	SEL	D	2 400,0	100,2	96,4	93,5	90,1	84,2	77,4	72,5	67,0	61,1	55,0
PW545A	LAmax	A	550,0	91,5	84,2	78,9	73,1	63,6	53,3	46,0	38,2	29,9	21,6
PW545A	LAmax	A	750,0	93,0	85,6	80,3	74,5	65,1	54,7	47,4	39,6	31,3	23,0
PW545A	LAmax	D	1 750,0	94,4	87,6	82,7	77,3	68,3	58,5	51,5	44,0	35,9	27,8
PW545A	LAmax	D	2 000,0	94,6	87,6	82,5	77,1	68,3	58,7	52,1	45,0	37,5	30,0
PW545A	LAmax	D	2 500,0	96,4	89,3	84,3	78,9	70,1	60,6	53,9	46,8	39,3	31,8
PW545A	LAmax	D	3 000,0	97,4	90,8	86,1	81,0	72,6	63,5	57,1	50,2	42,8	35,5
PW545A	LAmax	D	3 500,0	99,7	93,2	88,5	83,4	75,1	66,0	59,6	52,8	45,6	38,3
PW545A	SEL	A	550,0	92,1	87,1	83,4	79,1	71,7	63,4	57,4	50,8	43,6	36,4
PW545A	SEL	A	750,0	93,6	88,6	84,8	80,5	73,2	64,9	58,9	52,4	45,3	38,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW545A	SEL	D	1 750,0	94,8	90,3	86,9	83,0	76,3	68,7	63,2	57,2	50,6	44,0
PW545A	SEL	D	2 000,0	95,9	91,1	87,5	83,6	77,1	69,8	64,7	59,1	53,1	47,1
PW545A	SEL	D	2 500,0	98,0	93,2	89,6	85,7	79,2	71,9	66,8	61,2	55,2	49,2
PW545A	SEL	D	3 000,0	98,7	94,4	91,2	87,6	81,5	74,6	69,7	64,3	58,5	52,6
PW545A	SEL	D	3 500,0	101,1	96,8	93,6	90,1	84,0	77,2	72,3	67,0	61,3	55,5
PW610F	LAmax	A	79,0	77,0	69,5	64,6	59,8	52,4	44,4	38,6	32,1	24,5	16,3
PW610F	LAmax	A	112,0	77,3	69,8	64,9	59,9	52,4	44,3	38,5	32,0	24,5	16,2
PW610F	LAmax	A	160,0	77,9	70,4	65,4	60,3	52,5	44,4	38,5	32,0	24,5	16,2
PW610F	LAmax	A	208,0	78,5	71,0	66,0	60,8	52,9	44,6	38,7	32,1	24,6	16,3
PW610F	LAmax	A	262,0	79,2	71,8	66,8	61,5	53,5	45,0	39,0	32,4	24,8	16,6
PW610F	LAmax	A	328,0	80,1	72,9	67,9	62,7	54,5	45,8	39,7	32,9	25,2	17,0
PW610F	LAmax	A	404,0	81,2	74,3	69,5	64,3	56,1	47,1	40,7	33,8	26,0	17,7
PW610F	LAmax	D	489,0	83,7	76,9	72,1	66,9	58,4	48,9	42,1	34,6	26,1	17,0
PW610F	LAmax	D	587,0	86,2	79,1	74,2	68,9	60,4	50,9	44,0	36,4	27,8	18,7
PW610F	LAmax	D	689,0	88,3	81,2	76,2	70,9	62,3	52,9	46,0	38,3	29,6	20,4
PW610F	LAmax	D	807,0	90,3	83,3	78,3	73,1	64,6	55,2	48,3	40,5	31,8	22,6
PW610F	LAmax	D	910,0	91,7	84,8	80,0	74,9	66,5	57,1	50,2	42,5	33,7	24,4
PW610F	LAmax	D	935,0	91,9	85,1	80,4	75,3	67,0	57,6	50,7	43,0	34,2	24,9

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW610F	SEL	A	79,0	78,5	74,3	71,3	68,3	63,5	58,1	54,0	49,2	43,4	36,9
PW610F	SEL	A	112,0	78,7	74,4	71,5	68,4	63,5	58,1	54,0	49,1	43,4	36,8
PW610F	SEL	A	160,0	79,0	74,7	71,8	68,7	63,7	58,2	54,0	49,2	43,4	36,8
PW610F	SEL	A	208,0	79,5	75,2	72,3	69,2	64,1	58,4	54,2	49,3	43,5	36,9
PW610F	SEL	A	262,0	80,1	75,9	72,9	69,8	64,7	58,9	54,7	49,7	43,8	37,2
PW610F	SEL	A	328,0	81,0	76,9	74,0	70,8	65,7	59,8	55,5	50,4	44,4	37,7
PW610F	SEL	A	404,0	82,2	78,3	75,5	72,4	67,2	61,3	56,8	51,6	45,4	38,6
PW610F	SEL	D	489,0	83,4	79,6	76,8	73,6	68,4	62,1	57,3	51,7	44,9	37,5
PW610F	SEL	D	587,0	85,7	81,9	78,9	75,7	70,4	64,2	59,4	53,8	47,0	39,6
PW610F	SEL	D	689,0	87,9	84,1	81,0	77,7	72,4	66,3	61,5	55,9	49,2	41,7
PW610F	SEL	D	807,0	90,1	86,3	83,4	80,1	74,9	68,7	64,0	58,4	51,7	44,1
PW610F	SEL	D	910,0	91,8	88,1	85,3	82,2	77,0	70,8	66,1	60,5	53,7	46,1
PW610F	SEL	D	935,0	92,2	88,4	85,7	82,7	77,5	71,3	66,6	60,9	54,2	46,6
PW615F	LAmax	A	300,0	82,8	75,7	70,6	65,1	56,1	46,3	39,5	32,2	24,4	16,6
PW615F	LAmax	A	500,0	87,1	79,9	74,7	69,0	59,8	49,7	42,6	35,0	26,9	18,8
PW615F	LAmax	D	700,0	90,2	83,5	78,6	73,1	64,1	54,0	46,9	39,2	31,0	22,7
PW615F	LAmax	D	900,0	94,8	87,7	82,6	77,0	67,7	57,5	50,3	42,5	34,2	25,9
PW615F	LAmax	D	1 100,0	96,4	89,8	85,0	79,6	70,6	60,5	53,4	45,7	37,3	28,9

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW615F	LAmax	D	1 300,0	97,4	91,1	86,4	81,2	72,5	62,7	55,8	48,3	40,2	32,0
PW615F	SEL	A	300,0	85,5	81,7	78,7	75,3	69,5	62,8	58,0	52,7	46,9	41,1
PW615F	SEL	A	500,0	87,0	82,9	79,8	76,3	70,4	63,8	59,0	53,9	48,3	42,6
PW615F	SEL	D	700,0	89,6	85,7	82,6	79,0	73,0	65,9	60,8	55,2	49,1	42,8
PW615F	SEL	D	900,0	92,9	89,0	86,0	82,5	76,5	69,6	64,6	59,2	53,2	47,1
PW615F	SEL	D	1 100,0	95,6	92,0	89,1	85,7	79,8	73,0	68,0	62,5	56,5	50,4
PW615F	SEL	D	1 300,0	97,4	94,1	91,3	88,1	82,4	75,7	70,8	65,4	59,4	53,3
RAISQP	LAmax	A	23,0	77,2	70,0	65,1	59,9	51,5	42,3	36,2	30,0	23,6	17,9
RAISQP	LAmax	A	30,0	78,3	71,3	67,4	61,7	53,9	45,6	39,8	33,6	27,0	20,1
RAISQP	LAmax	D	60,0	84,7	78,1	73,6	68,9	61,5	53,8	48,4	42,6	36,3	29,8
RAISQP	LAmax	D	85,0	89,2	82,7	78,4	74,0	67,2	60,1	55,3	50,2	44,6	38,7
RAISQP	LAmax	D	100,0	96,8	90,5	86,3	82,1	75,4	68,3	63,3	57,7	51,3	44,6
RAISQP	SEL	A	23,0	82,3	77,9	74,7	71,4	65,5	59,2	54,8	50,1	45,6	41,3
RAISQP	SEL	A	30,0	82,6	78,6	76,3	72,7	67,6	61,8	57,6	52,9	48,2	43,9
RAISQP	SEL	D	60,0	87,6	84,1	81,6	78,8	74,1	68,8	65,0	60,8	56,1	51,4
RAISQP	SEL	D	85,0	92,3	88,6	86,1	83,4	79,2	74,7	71,3	68,0	63,9	60,1
RAISQP	SEL	D	100,0	97,8	94,5	92,3	90,0	86,3	82,0	78,9	75,2	70,9	66,0
RB183	LAmax	A	1 798,0	94,7	87,6	82,6	77,6	69,3	60,8	54,7	47,4	38,9	29,9

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RB183	LAmax	A	2 698,0	95,6	89,1	84,5	79,8	72,3	64,0	57,9	50,6	42,0	32,9
RB183	LAmax	A	3 147,0	98,1	91,3	86,4	81,6	74,2	65,6	59,5	52,2	43,7	34,8
RB183	LAmax	A	3 597,0	98,7	92,2	87,3	82,6	75,6	67,2	61,1	53,8	45,3	36,3
RB183	LAmax	A	4 496,0	100,4	94,3	90,1	85,4	78,8	70,4	64,3	57,0	48,5	39,5
RB183	LAmax	D	4 496,0	101,6	95,0	90,6	85,8	78,6	70,9	65,2	58,5	50,0	39,6
RB183	LAmax	D	10 116,0	119,8	113,4	108,9	104,2	96,9	89,3	83,5	76,9	68,4	58,0
RB183	SEL	A	1 798,0	96,5	91,7	88,2	84,8	78,8	72,6	68,1	62,3	55,4	47,9
RB183	SEL	A	2 698,0	97,4	93,2	90,1	87,0	81,8	75,8	71,3	65,5	58,5	50,9
RB183	SEL	A	3 147,0	99,9	95,4	92,0	88,8	83,7	77,4	72,9	67,1	60,2	52,8
RB183	SEL	A	3 597,0	100,5	96,3	92,9	89,8	85,1	79,0	74,5	68,7	61,8	54,3
RB183	SEL	A	4 496,0	102,2	98,4	95,7	92,6	88,3	82,2	77,7	71,9	65,0	57,5
RB183	SEL	D	4 496,0	103,4	99,1	96,2	93,0	88,1	82,7	78,6	73,4	66,5	57,6
RB183	SEL	D	10 116,0	121,6	117,5	114,5	111,4	106,4	101,1	96,9	91,8	84,9	76,0
RB183P	LAmax	A	1 798,0	93,7	86,9	82,3	77,3	69,1	60,6	54,2	46,5	37,4	27,6
RB183P	LAmax	A	2 698,0	94,0	87,9	83,8	79,5	72,0	63,5	57,0	49,3	40,2	30,5
RB183P	LAmax	A	3 147,0	97,0	90,5	85,9	81,3	73,7	64,9	58,5	50,8	41,9	32,4
RB183P	LAmax	A	3 597,0	97,8	91,5	87,2	82,5	74,9	66,4	59,9	52,2	43,3	33,7
RB183P	LAmax	A	4 496,0	99,9	93,8	89,6	85,3	77,8	69,3	62,8	55,1	46,1	36,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RB183P	LAmax	D	4 496,0	101,5	94,6	89,9	84,9	77,4	69,3	63,3	56,3	47,5	36,5
RB183P	LAmax	D	10 116,0	116,3	109,6	104,9	100,1	92,5	84,4	78,4	71,4	62,5	51,5
RB183P	SEL	A	1 798,0	95,5	91,0	87,9	84,5	78,6	72,4	67,6	61,4	53,9	45,6
RB183P	SEL	A	2 698,0	95,8	92,0	89,4	86,7	81,5	75,3	70,4	64,2	56,7	48,5
RB183P	SEL	A	3 147,0	98,8	94,6	91,5	88,5	83,2	76,7	71,9	65,7	58,4	50,4
RB183P	SEL	A	3 597,0	99,6	95,6	92,8	89,7	84,4	78,2	73,3	67,1	59,8	51,7
RB183P	SEL	A	4 496,0	101,7	97,9	95,2	92,5	87,3	81,1	76,2	70,0	62,6	54,4
RB183P	SEL	D	4 496,0	103,3	98,7	95,5	92,1	86,9	81,1	76,7	71,2	64,0	54,5
RB183P	SEL	D	10 116,0	118,1	113,7	110,5	107,3	102,0	96,2	91,8	86,3	79,0	69,5
RB2112	LAmax	A	8 000,0	99,2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
RB2112	LAmax	A	14 000,0	102,8	95,8	90,7	85,3	76,8	67,9	61,5	54,2	46,1	38,1
RB2112	LAmax	D	20 000,0	104,8	97,4	93,0	87,8	79,6	70,7	64,4	57,2	49,2	41,4
RB2112	LAmax	D	28 000,0	106,7	99,9	95,1	90,0	82,0	73,2	66,9	59,8	51,9	44,1
RB2112	LAmax	D	36 000,0	108,3	101,6	97,0	92,0	84,2	75,4	69,2	62,2	54,3	46,7
RB2112	SEL	A	8 000,0	100,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
RB2112	SEL	A	14 000,0	104,8	100,0	96,4	92,5	86,4	79,5	74,5	68,8	62,3	55,8
RB2112	SEL	D	20 000,0	107,3	102,6	99,1	95,5	89,5	82,8	77,8	72,3	65,8	59,5
RB2112	SEL	D	28 000,0	109,8	105,3	101,9	98,5	92,7	86,1	81,2	75,8	69,5	63,2

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RB2112	SEL	D	36 000,0	111,4	107,1	103,8	100,5	94,8	88,3	83,5	78,1	71,9	65,6
RDA532	LAmax	A	32,0	96,4	88,7	82,9	76,2	65,3	55,1	48,3	41,3	34,1	26,4
RDA532	LAmax	A	73,0	98,2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RDA532	LAmax	D	73,0	98,2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RDA532	LAmax	D	100,0	98,6	92,2	87,8	83,4	76,4	68,9	63,4	57,3	50,3	42,0
RDA532	SEL	A	32,0	98,9	93,5	89,1	84,0	75,3	67,3	62,0	56,5	50,8	44,6
RDA532	SEL	A	73,0	100,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RDA532	SEL	D	73,0	100,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RDA532	SEL	D	100,0	101,3	97,2	94,3	91,4	86,7	81,4	77,5	72,8	67,3	60,6
RR535E	LAmax	A	6 000,0	91,9	84,7	80,1	75,2	67,4	58,6	52,1	45,1	38,1	31,4
RR535E	LAmax	A	7 000,0	92,0	84,9	80,3	75,4	67,6	58,8	52,4	45,4	38,4	31,8
RR535E	LAmax	A	8 000,0	92,2	85,2	80,6	75,6	67,8	59,0	52,7	45,8	38,8	32,2
RR535E	LAmax	A	9 000,0	92,5	85,5	80,8	75,9	68,0	59,3	53,0	46,2	39,2	32,7
RR535E	LAmax	D	10 000,0	91,0	84,0	79,7	75,1	67,5	59,1	53,0	46,3	39,4	33,0
RR535E	LAmax	D	15 000,0	95,7	87,9	83,1	78,4	70,8	62,3	56,3	49,8	43,1	36,8
RR535E	LAmax	D	20 000,0	99,1	91,1	86,3	81,5	73,8	65,4	59,5	53,0	46,4	40,1
RR535E	LAmax	D	25 000,0	101,6	93,9	89,1	84,3	76,7	68,3	62,4	55,9	49,2	43,0
RR535E	LAmax	D	30 000,0	103,7	96,5	91,9	87,2	79,6	71,2	65,3	58,7	52,0	45,8

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RR535E	LAmax	D	35 000,0	106,2	100,3	96,1	91,6	84,1	75,8	69,7	63,0	56,2	49,9
RR535E	SEL	A	6 000,0	95,9	90,9	87,8	84,6	79,2	72,9	68,1	62,9	57,6	52,5
RR535E	SEL	A	7 000,0	95,8	91,0	88,0	84,7	79,3	73,1	68,4	63,2	58,0	53,0
RR535E	SEL	A	8 000,0	95,9	91,2	88,2	84,9	79,6	73,4	68,7	63,6	58,4	53,5
RR535E	SEL	A	9 000,0	96,0	91,5	88,5	85,2	79,8	73,7	69,1	64,0	58,9	54,1
RR535E	SEL	D	10 000,0	93,9	89,5	86,4	83,5	78,3	72,4	68,0	63,0	57,9	53,2
RR535E	SEL	D	15 000,0	98,4	93,9	90,7	87,5	82,1	76,1	71,8	67,0	62,1	57,6
RR535E	SEL	D	20 000,0	101,6	97,1	94,0	90,8	85,4	79,4	75,1	70,4	65,7	61,2
RR535E	SEL	D	25 000,0	104,0	99,7	96,6	93,5	88,2	82,3	78,1	73,5	68,8	64,4
RR535E	SEL	D	30 000,0	106,0	101,8	98,8	95,9	90,8	85,1	81,0	76,5	71,8	67,5
RR535E	SEL	D	35 000,0	108,3	104,5	101,8	99,4	94,6	89,4	85,4	80,9	76,2	71,9
SPEYHK	LAmax	A	1 000,0	86,5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8
SPEYHK	LAmax	A	2 000,0	90,6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPEYHK	LAmax	A	4 000,0	98,8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPEYHK	LAmax	A	6 000,0	108,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0
SPEYHK	LAmax	A	8 000,0	113,5	107,4	103,1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPEYHK	LAmax	A	10 000,0	119,4	113,3	109,0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPEYHK	LAmax	D	1 000,0	86,5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
SPEYHK	LAmax	D	2 000,0	90,6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPEYHK	LAmax	D	4 000,0	98,8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPEYHK	LAmax	D	6 000,0	108,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0
SPEYHK	LAmax	D	8 000,0	113,5	107,4	103,1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPEYHK	LAmax	D	10 000,0	119,4	113,3	109,0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPEYHK	SEL	A	1 000,0	89,4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPEYHK	SEL	A	2 000,0	93,5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPEYHK	SEL	A	4 000,0	101,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPEYHK	SEL	A	6 000,0	111,8	107,9	104,9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPEYHK	SEL	A	8 000,0	117,3	113,4	110,4	107,0	101,2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPEYHK	SEL	A	10 000,0	123,9	120,0	117,0	113,6	107,8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
SPEYHK	SEL	D	1 000,0	89,4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPEYHK	SEL	D	2 000,0	93,5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPEYHK	SEL	D	4 000,0	101,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPEYHK	SEL	D	6 000,0	111,8	107,9	104,9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPEYHK	SEL	D	8 000,0	117,3	113,4	110,4	107,0	101,2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPEYHK	SEL	D	10 000,0	123,9	120,0	117,0	113,6	107,8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
T1KBFP	LAmax	A	5 250,0	92,3	85,1	80,3	75,4	67,4	58,8	52,6	45,9	39,1	32,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
T1KBFP	LAmax	A	10 500,0	92,7	85,5	80,7	75,7	67,8	59,2	53,0	46,3	39,6	33,3
T1KBFP	LAmax	A	15 750,0	93,6	86,4	81,5	76,5	68,6	60,0	53,9	47,2	40,5	34,3
T1KBFP	LAmax	A	21 000,0	94,6	87,4	82,5	77,5	69,5	61,0	54,9	48,3	41,7	35,5
T1KBFP	LAmax	D	20 000,0	92,9	85,9	81,3	76,4	68,5	60,0	53,9	47,0	40,1	33,6
T1KBFP	LAmax	D	29 000,0	94,8	88,0	83,3	78,2	70,1	61,4	55,2	48,5	41,7	35,4
T1KBFP	LAmax	D	38 000,0	97,1	90,2	85,7	80,4	72,3	63,5	57,3	50,7	44,0	37,8
T1KBFP	LAmax	D	47 000,0	99,5	92,5	88,2	82,8	74,6	65,9	59,8	53,2	46,6	40,4
T1KBFP	LAmax	D	56 000,0	101,9	94,8	90,8	85,1	77,0	68,4	62,4	55,9	49,3	43,2
T1KBFP	LAmax	D	65 000,0	105,2	97,8	94,2	88,3	80,3	71,9	66,0	59,6	53,2	47,2
T1KBFP	SEL	A	5 250,0	94,9	90,5	87,4	84,3	79,1	73,1	68,5	63,4	58,3	53,5
T1KBFP	SEL	A	10 500,0	95,9	91,3	88,2	84,9	79,4	73,3	68,7	63,7	58,6	53,9
T1KBFP	SEL	A	15 750,0	97,1	92,5	89,2	85,8	80,2	74,1	69,6	64,7	59,6	55,0
T1KBFP	SEL	A	21 000,0	98,4	93,7	90,2	86,8	81,2	75,2	70,8	65,9	61,0	56,4
T1KBFP	SEL	D	20 000,0	96,4	91,8	88,6	84,8	79,1	73,0	68,5	63,5	58,4	53,6
T1KBFP	SEL	D	29 000,0	97,1	92,7	90,0	86,1	80,5	74,5	70,1	65,2	60,3	55,8
T1KBFP	SEL	D	38 000,0	98,6	94,3	91,8	87,9	82,4	76,6	72,3	67,5	62,8	58,4
T1KBFP	SEL	D	47 000,0	100,5	96,2	94,0	89,9	84,7	78,9	74,8	70,1	65,5	61,2
T1KBFP	SEL	D	56 000,0	102,5	98,3	96,2	92,1	87,0	81,5	77,4	72,9	68,3	64,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
T1KBFP	SEL	D	65 000,0	105,4	101,2	99,3	95,1	90,2	84,9	81,0	76,6	72,2	68,2
T56A7	LAmax	A	30,0	96,0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56A7	LAmax	A	100,0	99,8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56A7	LAmax	D	30,0	96,0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56A7	LAmax	D	100,0	99,8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56A7	SEL	A	30,0	98,0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4
T56A7	SEL	A	100,0	100,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
T56A7	SEL	D	30,0	98,0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4
T56A7	SEL	D	100,0	100,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
TAY620	LAmax	A	3 372,0	89,1	82,7	78,4	73,9	66,8	58,9	53,1	46,9	40,4	34,3
TAY620	LAmax	A	5 620,0	93,0	86,8	82,6	78,0	70,7	62,6	56,8	50,3	43,6	37,2
TAY620	LAmax	D	4 496,0	91,5	85,3	81,0	76,1	68,7	60,2	54,3	48,0	41,4	35,7
TAY620	LAmax	D	13 489,0	106,2	100,2	96,1	91,5	84,4	76,4	70,3	63,6	56,4	50,3
TAY620	SEL	A	3 372,0	90,9	86,8	84,0	81,1	76,3	70,7	66,5	61,8	56,9	52,3
TAY620	SEL	A	5 620,0	94,8	90,9	88,2	85,2	80,2	74,4	70,2	65,2	60,1	55,2
TAY620	SEL	D	4 496,0	93,3	89,4	86,6	83,3	78,2	72,0	67,7	62,9	57,9	53,7
TAY620	SEL	D	13 489,0	108,0	104,3	101,7	98,7	93,9	88,2	83,7	78,5	72,9	68,3
TAY650	LAmax	A	3 372,0	89,3	82,9	78,6	74,0	66,7	58,8	53,1	46,9	40,4	34,3

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TAY650	LAmax	A	5 620,0	92,3	86,0	81,7	77,1	69,7	61,7	56,0	49,8	43,3	37,2
TAY650	LAmax	D	4 496,0	91,3	84,8	80,2	75,0	67,3	58,6	53,0	47,2	41,1	35,8
TAY650	LAmax	D	13 488,0	104,7	98,8	94,6	90,2	83,2	75,5	69,8	63,6	57,1	51,5
TAY650	SEL	A	3 372,0	91,1	87,0	84,2	81,2	76,2	70,6	66,5	61,8	56,9	52,3
TAY650	SEL	A	5 620,0	94,1	90,1	87,3	84,3	79,2	73,5	69,4	64,7	59,8	55,2
TAY650	SEL	D	4 496,0	93,1	88,9	85,8	82,2	76,8	70,4	66,4	62,1	57,6	53,8
TAY650	SEL	D	13 488,0	106,5	102,9	100,2	97,4	92,7	87,3	83,2	78,5	73,6	69,5
TAY651	LAmax	A	5 000,0	91,4	84,7	80,1	75,3	67,7	59,5	53,7	47,3	40,8	34,6
TAY651	LAmax	A	7 000,0	97,9	91,2	86,7	82,0	74,4	66,0	60,1	53,4	46,6	40,1
TAY651	LAmax	D	9 000,0	101,2	94,6	90,1	85,4	77,8	69,4	63,3	56,6	49,8	43,3
TAY651	LAmax	D	11 000,0	104,0	97,4	92,9	88,2	80,6	72,2	66,2	59,4	52,5	45,9
TAY651	LAmax	D	13 000,0	108,4	101,8	97,4	92,7	85,1	76,8	70,8	64,4	57,9	51,7
TAY651	SEL	A	5 000,0	95,7	91,1	87,8	84,4	79,0	73,0	68,7	63,7	58,6	53,8
TAY651	SEL	A	7 000,0	100,5	96,1	93,1	89,8	84,5	78,4	73,9	68,7	63,4	58,4
TAY651	SEL	D	9 000,0	103,5	99,1	96,2	92,9	87,6	81,5	76,9	71,7	66,4	61,3
TAY651	SEL	D	11 000,0	106,3	101,9	98,9	95,7	90,4	84,3	79,7	74,3	68,8	63,6
TAY651	SEL	D	13 000,0	110,2	105,9	102,9	99,7	94,4	88,3	83,8	78,7	73,5	68,6
TAYGIV	LAmax	A	2 000,0	86,0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TAYGIV	LAmax	A	3 000,0	87,2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TAYGIV	LAmax	A	4 000,0	88,5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TAYGIV	LAmax	A	6 000,0	91,5	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9
TAYGIV	LAmax	A	8 000,0	95,1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TAYGIV	LAmax	A	10 000,0	99,1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TAYGIV	LAmax	D	2 000,0	86,0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4
TAYGIV	LAmax	D	3 000,0	87,2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TAYGIV	LAmax	D	4 000,0	88,5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TAYGIV	LAmax	D	6 000,0	91,5	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9
TAYGIV	LAmax	D	8 000,0	95,1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TAYGIV	LAmax	D	10 000,0	99,1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TAYGIV	LAmax	D	11 000,0	101,0	95,0	91,0	86,0	79,0	71,0	65,5	60,0	54,0	47,5
TAYGIV	LAmax	D	11 200,0	101,5	95,5	91,5	86,5	79,5	71,5	66,0	60,5	54,5	48,0
TAYGIV	SEL	A	2 000,0	89,9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TAYGIV	SEL	A	3 000,0	90,7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TAYGIV	SEL	A	4 000,0	91,6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TAYGIV	SEL	A	6 000,0	93,9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TAYGIV	SEL	A	8 000,0	96,8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TAYGIV	SEL	A	10 000,0	100,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TAYGIV	SEL	D	2 000,0	89,9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TAYGIV	SEL	D	3 000,0	90,7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TAYGIV	SEL	D	4 000,0	91,6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TAYGIV	SEL	D	6 000,0	93,9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TAYGIV	SEL	D	8 000,0	96,8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1
TAYGIV	SEL	D	10 000,0	100,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TAYGIV	SEL	D	11 000,0	102,0	98,0	95,5	92,0	86,0	79,5	74,5	70,0	64,0	58,5
TAYGIV	SEL	D	11 200,0	102,5	98,5	96,0	92,5	86,5	80,0	75,0	70,5	64,5	59,0
TF7312	LAmax	A	1 000,0	91,1	84,2	79,2	73,9	65,5	56,6	50,2	43,5	36,3	28,6
TF7312	LAmax	A	1 500,0	96,1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7312	LAmax	D	1 500,0	96,1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7312	LAmax	D	2 650,0	107,5	99,8	94,4	88,9	80,1	70,3	62,9	54,6	45,3	35,0
TF7312	SEL	A	1 000,0	93,7	89,0	85,6	81,8	75,6	68,9	64,1	58,8	53,1	46,9
TF7312	SEL	A	1 500,0	99,3	94,8	91,4	87,8	81,8	74,9	69,7	64,0	57,6	50,6
TF7312	SEL	D	1 500,0	99,3	94,8	91,4	87,8	81,8	74,9	69,7	64,0	57,6	50,6
TF7312	SEL	D	2 650,0	110,5	105,0	101,1	97,1	90,6	83,0	77,1	70,3	62,5	53,8
TF7313	LAmax	A	880,0	85,8	78,6	73,4	67,9	59,1	50,0	43,6	36,6	28,8	20,7

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TF7313	LAmax	A	2 300,0	95,2	88,6	84,1	79,3	71,7	63,4	57,3	50,1	41,6	32,2
TF7313	LAmax	D	2 300,0	95,2	88,6	84,1	79,3	71,7	63,4	57,3	50,1	41,6	32,2
TF7313	LAmax	D	3 000,0	101,0	94,4	89,8	85,0	77,4	69,1	63,0	55,9	47,6	38,6
TF7313	SEL	A	880,0	87,1	82,9	79,8	76,4	70,8	64,3	59,3	53,8	47,6	41,0
TF7313	SEL	A	2 300,0	95,9	92,0	89,3	86,3	81,3	75,4	70,8	65,1	58,1	50,2
TF7313	SEL	D	2 300,0	95,9	92,0	89,3	86,3	81,3	75,4	70,8	65,1	58,1	50,2
TF7313	SEL	D	3 000,0	103,4	99,4	96,4	93,8	88,8	82,9	78,3	72,7	65,9	58,3
TIO540	LAmax	A	1 900,0	77,7	70,8	65,6	61,2	54,5	47,5	42,6	37,3	31,4	25,3
TIO540	LAmax	A	2 300,0	83,6	77,1	72,7	68,1	60,9	53,4	48,1	42,5	36,3	29,8
TIO540	LAmax	D	2 400,0	85,2	78,7	74,4	69,9	62,8	55,5	50,4	45,0	39,0	32,7
TIO540	LAmax	D	2 500,0	89,5	83,1	78,8	74,3	67,3	60,1	55,1	49,7	43,7	37,4
TIO540	SEL	A	1 900,0	78,6	74,8	72,3	69,7	65,9	61,7	58,6	55,1	50,9	46,4
TIO540	SEL	A	2 300,0	84,3	80,8	78,4	75,9	71,8	67,3	64,0	60,3	55,7	50,6
TIO540	SEL	D	2 400,0	86,0	82,5	80,1	77,5	73,5	69,0	65,7	62,1	57,7	52,9
TIO540	SEL	D	2 500,0	88,9	85,4	82,9	80,4	76,4	72,0	68,8	65,2	61,0	56,2
TIO542	LAmax	A	2 380,0	85,1	78,8	74,6	70,2	63,4	56,2	51,1	45,4	39,2	32,5
TIO542	LAmax	A	2 400,0	86,8	80,5	76,3	71,9	65,0	57,6	52,3	46,5	40,1	33,4
TIO542	LAmax	D	2 190,0	85,9	79,4	75,0	70,5	63,4	56,0	51,0	45,6	39,7	33,6

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TIO542	LAmax	D	2 280,0	88,2	81,7	77,4	72,8	65,7	58,1	53,0	47,4	41,4	35,0
TIO542	LAmax	D	2 500,0	92,1	85,7	81,3	76,7	69,4	61,7	56,2	50,3	43,8	37,0
TIO542	SEL	A	2 380,0	85,2	81,6	79,3	76,8	72,9	68,4	65,2	61,5	57,1	52,4
TIO542	SEL	A	2 400,0	86,8	83,2	80,9	78,4	74,3	69,8	66,4	62,5	58,0	53,2
TIO542	SEL	D	2 190,0	87,8	84,1	81,6	78,8	74,4	69,5	66,0	62,1	57,9	53,3
TIO542	SEL	D	2 280,0	89,5	85,6	82,9	80,2	75,7	70,9	67,4	63,5	59,1	54,3
TIO542	SEL	D	2 500,0	93,1	89,4	87,0	84,3	80,0	75,0	71,4	67,3	62,4	57,2
TPE331	LAmax	A	30,0	83,9	77,6	73,4	69,0	62,1	54,6	49,0	42,8	35,6	27,0
TPE331	LAmax	A	100,0	88,4	82,3	78,2	74,0	67,5	60,5	55,4	49,8	43,5	36,4
TPE331	LAmax	D	30,0	83,9	77,6	73,4	69,0	62,1	54,6	49,0	42,8	35,6	27,0
TPE331	LAmax	D	100,0	88,4	82,3	78,2	74,0	67,5	60,5	55,4	49,8	43,5	36,4
TPE331	SEL	A	30,0	84,3	80,2	77,4	74,6	69,9	64,7	60,6	55,9	50,2	43,7
TPE331	SEL	A	100,0	88,5	84,6	82,0	79,3	75,0	70,3	66,7	62,7	57,9	52,2
TPE331	SEL	D	30,0	84,3	80,2	77,4	74,6	69,9	64,7	60,6	55,9	50,2	43,7
TPE331	SEL	D	100,0	88,5	84,6	82,0	79,3	75,0	70,3	66,7	62,7	57,9	52,2
TPE331-5	LAmax	A	300,0	85,5	78,8	74,3	69,5	61,8	53,5	47,6	41,1	33,7	26,0
TPE331-5	LAmax	A	306,0	85,5	78,8	74,3	69,5	61,8	53,5	47,6	41,1	33,7	26,0
TPE331-5	LAmax	A	460,0	84,2	77,5	73,0	68,2	60,5	52,2	46,2	39,5	32,1	24,5

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TPE331-5	LAmax	D	1 491,0	86,9	80,5	76,1	71,5	64,3	56,6	51,1	45,3	39,1	32,9
TPE331-5	LAmax	D	1 791,0	88,1	81,6	77,2	72,6	65,3	57,3	51,5	45,2	38,4	31,5
TPE331-5	LAmax	D	1 800,0	88,1	81,6	77,2	72,6	65,3	57,3	51,5	45,2	38,4	31,5
TPE331-5	SEL	A	300,0	88,5	84,1	81,1	77,8	72,4	66,4	61,9	56,9	51,0	44,8
TPE331-5	SEL	A	306,0	88,5	84,1	81,1	77,8	72,4	66,4	61,9	56,9	51,0	44,8
TPE331-5	SEL	A	460,0	86,7	82,3	79,3	76,0	70,6	64,5	59,9	54,8	48,9	42,7
TPE331-5	SEL	D	1 491,0	89,7	85,5	82,6	79,6	74,6	69,1	65,1	60,8	56,2	51,4
TPE331-5	SEL	D	1 791,0	89,9	85,7	82,8	79,7	74,6	68,9	64,6	59,8	54,5	49,1
TPE331-5	SEL	D	1 800,0	89,9	85,7	82,8	79,7	74,6	68,9	64,6	59,8	54,5	49,1
TRENT5	LAmax	A	3 000,0	94,6	88,1	83,3	78,3	70,5	61,8	55,6	48,7	41,1	33,2
TRENT5	LAmax	A	5 000,0	95,6	88,8	84,0	78,9	70,9	62,1	55,8	48,9	41,2	33,3
TRENT5	LAmax	A	7 000,0	96,2	89,6	84,6	79,5	71,3	62,6	56,3	49,3	41,7	33,9
TRENT5	LAmax	A	9 000,0	97,2	90,7	85,7	80,5	72,2	63,2	56,8	49,8	42,1	34,1
TRENT5	LAmax	D	30 000,0	104,0	96,3	91,0	85,5	77,0	67,8	61,1	53,8	45,9	37,8
TRENT5	LAmax	D	35 000,0	104,8	97,3	92,2	86,9	78,6	69,5	62,8	55,7	47,8	39,7
TRENT5	LAmax	D	40 000,0	105,8	98,5	93,5	88,3	80,1	71,0	64,4	57,0	49,3	41,1
TRENT5	LAmax	D	47 000,0	107,8	100,4	95,4	90,3	82,2	73,2	66,6	59,3	51,3	43,0
TRENT5	SEL	A	3 000,0	99,0	94,3	91,0	87,7	82,3	76,1	71,5	66,3	60,4	53,9

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT5	SEL	A	5 000,0	99,6	94,8	91,6	88,2	82,7	76,4	71,8	66,5	60,5	54,1
TRENT5	SEL	A	7 000,0	100,5	95,5	92,3	88,8	83,3	76,9	72,2	66,9	60,9	54,4
TRENT5	SEL	A	9 000,0	101,5	96,4	93,1	89,5	83,9	77,5	72,8	67,5	61,4	54,9
TRENT5	SEL	D	30 000,0	104,9	100,0	97,0	93,6	88,2	82,0	77,4	72,0	65,9	59,0
TRENT5	SEL	D	35 000,0	106,0	101,4	98,4	95,1	89,8	83,7	79,2	73,8	67,6	60,9
TRENT5	SEL	D	40 000,0	107,1	102,7	99,7	96,5	91,4	85,4	80,9	75,6	69,4	62,7
TRENT5	SEL	D	47 000,0	108,6	104,4	101,5	98,4	93,3	87,3	82,8	77,6	71,6	65,1
TRENT7	LAmax	A	4 000,0	93,6	86,6	81,9	77,1	69,4	61,2	55,3	48,7	41,2	33,4
TRENT7	LAmax	A	12 000,0	95,1	88,1	83,3	78,4	70,7	62,3	56,2	49,4	41,8	33,8
TRENT7	LAmax	D	31 000,0	102,6	95,4	90,6	85,5	77,3	68,0	61,1	53,3	45,0	36,6
TRENT7	LAmax	D	41 000,0	102,6	95,3	90,5	85,4	77,4	68,5	62,0	54,7	46,6	38,1
TRENT7	LAmax	D	52 000,0	105,6	98,5	93,8	88,8	80,8	72,0	65,5	58,3	50,2	41,8
TRENT7	LAmax	D	62 000,0	108,7	101,6	96,9	91,9	83,9	75,1	68,9	62,0	54,1	45,5
TRENT7	SEL	A	4 000,0	97,4	93,0	89,8	86,6	81,5	75,7	71,4	66,3	60,5	54,1
TRENT7	SEL	A	12 000,0	98,4	94,0	90,8	87,6	82,4	76,5	72,1	67,0	61,1	54,6
TRENT7	SEL	D	31 000,0	104,2	99,6	96,5	93,1	87,7	81,2	76,2	70,6	64,3	57,6
TRENT7	SEL	D	41 000,0	104,0	99,8	96,9	93,7	88,3	82,2	77,7	72,3	66,2	59,7
TRENT7	SEL	D	52 000,0	106,4	102,4	99,6	96,6	91,5	85,5	81,1	75,9	69,9	63,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT7	SEL	D	62 000,0	109,1	105,1	102,4	99,5	94,6	88,9	84,5	79,4	73,4	67,3
TRENT8	LAmax	A	7 000,0	93,6	85,9	80,9	75,9	68,1	59,5	53,3	46,7	39,2	30,3
TRENT8	LAmax	A	14 000,0	96,4	88,7	83,6	78,3	70,1	61,2	54,9	48,2	40,6	31,8
TRENT8	LAmax	A	22 000,0	98,7	90,8	85,6	80,2	71,8	62,8	56,5	49,7	42,0	33,1
TRENT8	LAmax	A	28 000,0	100,2	91,9	86,7	81,3	72,9	63,8	57,5	50,8	43,2	34,4
TRENT8	LAmax	D	32 000,0	100,4	93,4	88,5	83,3	74,9	65,7	59,4	52,6	44,8	35,6
TRENT8	LAmax	D	42 000,0	102,1	95,3	90,6	85,5	77,2	68,1	61,9	55,3	47,7	38,6
TRENT8	LAmax	D	52 000,0	103,8	97,1	92,5	87,5	79,3	70,4	64,3	57,8	50,3	41,3
TRENT8	LAmax	D	62 000,0	105,7	99,0	94,4	89,6	81,6	72,9	66,9	60,4	52,8	43,8
TRENT8	LAmax	D	72 000,0	107,9	101,3	96,9	92,1	84,6	76,2	70,3	63,8	56,3	47,4
TRENT8	LAmax	D	80 000,0	110,5	104,0	99,6	95,1	88,0	80,3	74,4	67,9	60,5	52,0
TRENT8	SEL	A	7 000,0	97,4	92,1	88,8	85,3	80,0	74,0	69,6	64,8	59,3	52,8
TRENT8	SEL	A	14 000,0	99,6	94,6	91,3	87,8	82,2	75,9	71,2	66,2	60,4	53,7
TRENT8	SEL	A	22 000,0	101,6	96,7	93,3	89,7	83,9	77,4	72,7	67,6	61,8	55,2
TRENT8	SEL	A	28 000,0	103,1	97,9	94,5	90,8	84,9	78,3	73,6	68,6	63,0	56,6
TRENT8	SEL	D	32 000,0	102,6	98,4	95,3	91,8	85,9	79,1	74,2	69,1	63,5	57,2
TRENT8	SEL	D	42 000,0	104,5	100,4	97,4	94,0	88,2	81,5	76,8	71,9	66,5	60,4
TRENT8	SEL	D	52 000,0	106,1	102,1	99,2	95,9	90,3	83,9	79,3	74,4	69,1	63,1

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT8	SEL	D	62 000,0	107,6	103,8	101,0	97,8	92,4	86,2	81,7	77,0	71,6	65,3
TRENT8	SEL	D	72 000,0	109,5	105,8	103,1	100,1	95,0	89,2	84,9	80,2	74,8	68,3
TRENT8	SEL	D	80 000,0	111,6	108,0	105,4	102,7	98,0	92,7	88,7	84,2	78,7	72,0
TRENT9	LAmax	A	4 000,0	93,1	86,6	82,2	77,5	69,9	61,4	55,3	48,6	41,2	33,5
TRENT9	LAmax	A	6 000,0	93,4	86,8	82,3	77,6	70,0	61,5	55,5	48,8	41,4	33,6
TRENT9	LAmax	A	9 000,0	93,9	87,2	82,6	77,9	70,3	61,8	55,7	49,1	41,6	33,9
TRENT9	LAmax	A	13 000,0	94,2	87,7	83,2	78,5	71,0	62,5	56,4	49,7	42,1	34,3
TRENT9	LAmax	D	40 000,0	98,9	92,4	87,8	83,0	75,1	66,4	60,2	53,3	45,6	37,4
TRENT9	LAmax	D	50 000,0	101,1	94,9	90,3	85,5	77,6	68,9	62,7	55,8	48,2	40,1
TRENT9	LAmax	D	60 000,0	104,1	98,0	93,5	88,6	80,8	72,0	65,7	58,7	50,9	42,7
TRENT9	LAmax	D	80 000,0	107,0	101,2	97,0	92,3	84,6	76,0	69,8	62,8	55,0	46,8
TRENT9	SEL	A	4 000,0	98,5	93,7	90,5	87,2	82,0	76,0	71,5	66,4	60,6	54,3
TRENT9	SEL	A	6 000,0	98,7	93,8	90,6	87,3	82,1	76,1	71,6	66,6	60,8	54,5
TRENT9	SEL	A	9 000,0	99,2	94,2	91,0	87,7	82,4	76,4	72,0	66,9	61,1	54,8
TRENT9	SEL	A	13 000,0	99,8	95,0	91,8	88,5	83,2	77,3	72,8	67,7	61,7	55,2
TRENT9	SEL	D	40 000,0	102,7	98,2	95,0	91,6	86,3	80,3	75,8	70,8	64,9	58,5
TRENT9	SEL	D	50 000,0	104,7	100,4	97,4	94,1	88,9	83,0	79,0	73,6	67,8	61,4

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT9	SEL	D	60 000,0	107,5	103,5	100,6	97,4	92,2	86,2	81,8	76,7	70,8	64,4
TRENT9	SEL	D	80 000,0	110,3	106,6	103,7	100,7	95,7	89,9	85,5	80,4	74,6	68,4
TSIO52	LAmax	A	30,0	83,1	76,9	72,6	68,3	61,5	54,1	48,7	42,8	36,4	29,5
TSIO52	LAmax	A	100,0	95,4	89,1	84,9	80,5	73,7	66,3	60,9	55,1	48,8	42,0
TSIO52	LAmax	D	30,0	83,1	76,9	72,6	68,3	61,5	54,1	48,7	42,8	36,4	29,5
TSIO52	LAmax	D	100,0	95,4	89,1	84,9	80,5	73,7	66,3	60,9	55,1	48,8	42,0
TSIO52	SEL	A	30,0	84,6	80,6	77,9	75,1	70,5	65,3	61,4	57,1	52,2	46,8
TSIO52	SEL	A	100,0	97,6	93,6	90,9	88,0	83,4	78,3	74,4	70,1	65,3	59,9
TSIO52	SEL	D	30,0	84,6	80,6	77,9	75,1	70,5	65,3	61,4	57,1	52,2	46,8
TSIO52	SEL	D	100,0	97,6	93,6	90,9	88,0	83,4	78,3	74,4	70,1	65,3	59,9
V2522A	LAmax	A	2 000,0	89,7	83,1	78,5	73,4	65,3	56,3	49,8	42,6	34,5	26,3
V2522A	LAmax	A	2 700,0	89,9	83,3	78,6	73,6	65,5	56,5	49,9	42,8	34,7	26,6
V2522A	LAmax	A	6 000,0	91,8	85,0	80,0	74,8	66,6	57,6	51,0	43,7	35,5	27,2
V2522A	LAmax	D	10 000,0	94,8	86,3	80,5	74,7	66,4	57,4	50,9	43,8	36,0	27,9
V2522A	LAmax	D	14 000,0	96,6	88,4	83,2	78,2	70,3	61,5	55,1	47,9	39,8	31,5
V2522A	LAmax	D	18 000,0	101,4	93,9	89,1	84,0	76,1	67,2	60,8	53,6	46,0	37,7
V2522A	LAmax	D	21 000,0	103,1	95,8	91,0	86,1	78,2	69,4	63,2	56,3	48,6	40,5
V2522A	SEL	A	2 000,0	93,7	89,5	86,3	82,8	77,0	70,6	65,6	60,2	53,9	47,2

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
V2522A	SEL	A	2 700,0	93,9	89,7	86,4	82,9	77,1	70,7	65,8	60,4	54,0	47,4
V2522A	SEL	A	6 000,0	95,6	91,3	87,9	84,1	78,2	71,5	66,7	61,2	54,7	47,9
V2522A	SEL	D	10 000,0	94,9	90,1	86,7	83,3	77,9	71,7	67,0	61,7	55,7	49,1
V2522A	SEL	D	14 000,0	98,2	94,0	90,9	87,6	82,1	75,7	71,0	65,4	59,2	52,6
V2522A	SEL	D	18 000,0	102,6	98,6	95,6	92,5	87,2	81,1	76,6	71,3	65,3	58,9
V2522A	SEL	D	21 000,0	103,9	100,0	97,1	94,1	89,0	83,0	78,7	73,6	67,8	61,7
V2525	LAmax	A	3 000,0	89,2	83,0	78,2	73,7	66,0	57,5	51,0	44,1	36,5	28,3
V2525	LAmax	A	6 950,0	91,0	84,5	80,0	75,0	67,7	58,9	53,0	46,0	38,2	30,0
V2525	LAmax	D	10 500,0	93,1	86,5	82,0	77,2	69,9	61,1	55,3	48,7	41,2	33,4
V2525	LAmax	D	13 150,0	95,2	88,8	84,0	79,5	72,1	63,5	57,9	51,0	43,8	36,0
V2525	LAmax	D	18 500,0	100,0	93,4	88,8	84,0	76,7	68,1	62,2	56,0	48,6	40,8
V2525	LAmax	D	23 000,0	104,8	98,5	93,9	89,0	81,8	73,3	67,8	61,0	53,5	45,4
V2525	SEL	A	3 000,0	91,9	88,5	85,4	81,9	76,7	71,2	66,9	61,7	55,7	49,1
V2525	SEL	A	6 950,0	94,3	90,2	86,6	83,5	78,3	72,8	68,4	63,7	57,5	51,5
V2525	SEL	D	10 500,0	95,8	91,6	88,5	85,3	80,2	74,7	70,2	65,7	59,5	54,1
V2525	SEL	D	13 150,0	98,1	94,0	91,0	87,9	82,7	76,9	72,7	68,2	62,7	56,7
V2525	SEL	D	18 500,0	102,4	98,5	95,7	92,7	87,7	82,2	78,2	73,2	67,8	61,7
V2525	SEL	D	23 000,0	106,2	102,7	99,7	97,0	92,2	86,7	82,7	78,0	72,7	66,5

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
V2527A	LAmax	A	2 000,0	89,3	82,8	78,2	73,4	65,8	57,4	51,2	44,4	36,7	28,6
V2527A	LAmax	A	2 700,0	89,5	83,0	78,3	73,5	65,8	57,4	51,3	44,4	36,7	28,6
V2527A	LAmax	A	6 000,0	91,6	84,7	79,5	74,2	66,5	58,0	51,9	45,0	37,2	29,1
V2527A	LAmax	D	10 000,0	94,8	86,3	80,5	74,8	66,5	57,6	51,1	44,0	36,2	28,2
V2527A	LAmax	D	14 000,0	96,7	88,6	83,5	78,4	70,5	61,7	55,3	48,1	40,1	31,8
V2527A	LAmax	D	19 000,0	101,2	93,9	89,0	84,0	76,1	67,3	61,1	54,1	46,3	38,2
V2527A	LAmax	D	23 000,0	104,0	96,9	92,2	87,3	79,4	70,8	64,7	57,9	50,3	42,0
V2527A	SEL	A	2 000,0	93,1	89,1	86,1	82,9	77,7	71,7	67,1	61,9	55,8	49,2
V2527A	SEL	A	2 700,0	93,3	89,2	86,2	83,0	77,7	71,8	67,2	62,0	55,8	49,3
V2527A	SEL	A	6 000,0	94,7	90,5	87,4	83,9	78,5	72,3	67,7	62,5	56,3	49,7
V2527A	SEL	D	10 000,0	95,0	90,2	86,8	83,5	78,1	71,8	67,2	61,9	55,9	49,4
V2527A	SEL	D	14 000,0	98,3	93,9	90,9	87,6	82,1	75,8	71,1	65,6	59,4	52,8
V2527A	SEL	D	19 000,0	102,5	98,4	95,5	92,3	87,2	81,1	76,7	71,5	65,7	59,4
V2527A	SEL	D	23 000,0	104,6	100,7	98,0	95,0	90,0	84,3	80,0	75,1	69,5	63,3
V2530	LAmax	A	2 000,0	91,8	84,4	79,6	74,5	66,3	57,2	50,5	43,2	35,2	26,9
V2530	LAmax	A	6 000,0	93,3	86,1	81,2	75,9	67,6	58,5	51,8	44,4	36,2	27,8
V2530	LAmax	D	13 000,0	96,8	88,3	83,2	78,2	70,3	61,4	54,9	47,6	39,6	31,3
V2530	LAmax	D	18 000,0	99,6	92,1	87,3	82,3	74,3	65,4	59,0	51,9	44,1	35,9

▼M2

ID NPD (Hluk/ výkon/vzdále-nost)	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu (pole „výkonový parametr“ v tabulce „Letadlo“ specifikuje druh nastavení výkonu a jednotku)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
V2530	LAmax	D	22 000,0	103,3	96,1	91,4	86,4	78,5	69,8	63,6	56,9	49,2	41,1
V2530	LAmax	D	27 000,0	107,0	100,0	95,3	90,4	82,6	74,2	68,1	61,5	54,0	45,8
V2530	SEL	A	2 000,0	94,6	90,2	86,9	83,4	77,7	71,2	66,2	60,5	54,3	47,6
V2530	SEL	A	6 000,0	96,0	91,4	88,1	84,6	78,8	72,3	67,4	61,7	55,4	48,6
V2530	SEL	D	13 000,0	98,3	94,3	91,2	87,8	82,2	75,8	71,0	65,5	59,2	52,5
V2530	SEL	D	18 000,0	100,8	96,8	93,8	90,7	85,4	79,4	74,8	69,5	63,6	57,1
V2530	SEL	D	22 000,0	104,1	100,1	97,3	94,3	89,3	83,5	79,1	74,0	68,4	62,2
V2530	SEL	D	27 000,0	107,5	103,5	100,9	98,0	93,2	87,6	83,4	78,6	73,0	67,1

▼M2

Tabulka I-10

Spektrální třídy

ID spektrální třídy	Druh provozu	Popis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
101	Odlet	2/3-motorový. S nízkým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	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-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	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-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	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-motorový. S nízkým/Se středním obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	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-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	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-motorový. Turbodmychadlový+Nadzvukový	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-motorový. Turbodmychadlový	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-motorový. Turbodmychadlový	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-motorový. Turbovrtulový+1/2-motorový. Pístový	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-motorový. Turbovrtulový+4-motorový. Pístový	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-motorový. Turbovrtulový	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-motorový. Turbovrtulový	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1

▼M2

ID spektrální třídy	Druh provozu	Popis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
113	Odlet	2-motorový. Turboproudový+ Turbodmychadlový. Business	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-motorový. Turbodmychadlový. Business	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-motorový. Turbodmychadlový. Business	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-motorový. Turbodmychadlový. Business	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
▼M6 139	Odlet	2-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	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-motorový. Turbovrtulový	63,5	62,8	71,0	87,4	78,5	76,8	74,6	77,4	79,8	74,3	75,4
▼M2 201	Přiblížení	2/3-motorový. S nízkým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4
202	Přiblížení	2-motorový. S nízkým/S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1
203	Přiblížení	2-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový+Business	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
204	Přiblížení	2-motorový. S nízkým/Se středním obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6
205	Přiblížení	2-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6
206	Přiblížení	4-motorový. Turboproudový+ Turbodmychadlový	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0
207	Přiblížení	4-motorový. Turbodmychadlový	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5

▼M2

ID spektrální třídy	Druh provozu	Popis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
208	Přiblížení	4-motorový. Turboproudový+ Turbodmychadlový	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1
209	Přiblížení	4-motorový. Turbodmychadlový	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0
210	Přiblížení	2-motorový. Turbovrtulový	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0
211	Přiblížení	2-motorový. Turbovrtulový	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5
212	Přiblížení	2-motorový. Turbovrtulový	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0
213	Přiblížení	4-motorový. Turbovrtulový+ Pístový	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0
214	Přiblížení	2/4-motorový. Turbovrtulový	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8
215	Přiblížení	1/2-motorový. Pístový	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0
216	Přiblížení	2-motorový. Turboproudový+ Turbodmychadlový	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3
235	Přiblížení	2-motorový. Turbodmychadlový. Business	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
236	Přiblížení	2-motorový. Turbodmychadlový. Business	62,7	64,8	63,5	62,6	65,4	66,0	69,0	69,5	70,8	66,5	70,4
237	Přiblížení	2-motorový. Turbodmychadlový. Business	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
238	Přiblížení	2-motorový. Turbodmychadlový. Business	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0
▼M6 239	Přiblížení	2-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	71,0	65,0	60,7	70,7	74,8	76,5	73,2	71,8	75,9	73,0	71,1
240	Přiblížení	2-motorový. Turbovrtulový	65,9	68,0	66,9	80,0	77,1	78,5	73,9	75,6	77,7	73,6	73,3

▼**M2**

ID spektrální třídy	Druh provozu	Popis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
101	Odlet	2/3-motorový. S nízkým obtokovým poměrem. Turbodmy-chadlový	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8	71,6	72,3	70,0	68,3	66,6	64,2	61,4	58,6	54,8	50,9	45,7	43,9	40,9
102	Odlet	2-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmy-chadlový	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2	73,0	72,9	70,0	68,0	67,3	62,3	61,4	58,0	58,8	58,7	46,7	44,2	44,1
103	Odlet	2-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmy-chadlový	56,7	66,1	70,1	72,8	76,6	73,0	74,5	77,0	75,3	72,2	72,2	71,2	70,2	70,0	69,6	71,1	70,6	67,1	63,4	63,5	58,2	51,5	42,3	37,7
104	Odlet	2-motorový. S nízkým/Se středním obtokovým poměrem. Turbodmy-chadlový	57,3	56,3	61,5	67,7	71,4	73,7	67,0	72,1	73,8	74,1	71,3	70,4	70,9	70,0	68,2	67,3	63,4	60,9	56,6	53,2	47,8	40,5	31,7	27,9
105	Odlet	2-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmy-chadlový	66,5	60,4	67,1	75,0	78,2	79,3	71,5	76,7	74,4	74,6	72,3	71,9	71,1	70,0	69,0	68,8	67,0	65,5	63,4	59,2	53,8	50,0	44,7	38,2
106	Odlet	4-motorový. Turbodmy-chadlový+ Nadzvukový	62,5	57,4	66,9	73,7	75,5	74,0	71,4	73,4	73,4	75,7	75,8	74,1	71,6	70,0	68,9	68,2	66,4	63,5	62,5	62,5	59,2	53,7	48,1	41,2
107	Odlet	4-motorový. Turbodmy-chadlový	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2	72,3	71,7	70,0	69,1	69,4	69,6	73,6	67,7	63,1	58,3	51,5	44,2	34,7

▼**M2**

ID spektrální třídy	Druh provozu	Popis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
108	Odlet	4-motorový. Turbodmy-chadlový	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1	68,9	71,1	70,0	68,3	67,5	65,4	63,6	63,9	64,8	62,1	59,3	54,6	47,3
109	Odlet	2-motorový. Turbovrtu-lový+1/2-motorový. Pístový	64,7	67,1	73,1	89,4	84,5	76,3	89,3	80,7	79,3	79,3	81,6	80,3	76,4	70,0	65,0	61,9	59,8	57,3	55,6	52,7	50,9	44,8	36,3	28,4
110	Odlet	2-motorový. Turbovrtu-lový+4-moto-rový. Pístový	71,4	69,9	79,9	87,4	76,5	80,9	86,2	86,0	85,6	81,2	76,8	74,5	73,2	70,0	69,5	69,2	67,2	65,4	63,2	60,2	58,4	51,4	40,4	29,0
111	Odlet	2-motorový. Turbovrtu-lový	78,0	76,0	90,0	103,0	82,0	85,0	97,0	89,0	94,0	80,0	79,0	79,0	75,0	70,0	68,0	64,0	62,0	58,0	57,0	53,0	48,0	43,0	38,0	33,0
112	Odlet	2/4-moto-rový. Turbo-vrtulový	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1	74,0	72,0	70,0	71,0	72,0	71,0	70,0	66,0	64,0	60,0	54,0	46,0	39,9
113	Odlet	2-motorový. Turboprou-dový+ Turbodmy-chadlový. Business	58,5	57,9	60,7	67,0	71,2	72,6	70,3	72,7	72,9	73,5	72,8	72,0	71,3	70,0	68,9	67,1	64,5	63,0	60,2	55,8	52,1	45,1	38,8	29,6
136	Odlet	2-motorový. Turbodmy-chadlový. Business	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2	73,0	72,9	70,0	68,0	67,3	62,3	61,4	58,0	58,8	58,7	46,7	44,2	44,1
137	Odlet	2-motorový. Turbodmy-chadlový. Business	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2	72,3	71,7	70,0	69,1	69,4	69,6	73,6	67,7	63,1	58,3	51,5	44,2	34,7

▼**M2**

ID spektrální třídy	Druh provozu	Popis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
138	Odlet	2-motorový. Turbodmy-chadlový. Business	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1	68,9	71,1	70,0	68,3	67,5	65,4	63,6	63,9	64,8	62,1	59,3	54,6	47,3
201	Přiblí-žení	2/3-moto-rový. S nízkým obtokovým poměrem. Turbodmy-chadlový	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4	73,6	70,9	70,0	69,2	67,8	66,5	68,0	63,0	60,0	57,6	56,3	54,6	45,8
202	Přiblí-žení	2-motorový. S nízkým/S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmy-chadlový	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1	75,4	75,4	70,0	68,9	68,3	65,8	64,7	63,5	62,1	60,2	57,8	48,6	38,8
203	Přiblí-žení	2-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmy-chadlový+ Business	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9	73,1	71,6	70,0	70,4	67,4	67,4	70,8	69,7	72,1	64,2	56,4	49,6	38,9
204	Přiblí-žení	2-motorový. S nízkým/Se středním obtokovým poměrem. Turbodmy-chadlový	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6	72,1	72,1	70,0	66,3	63,6	59,9	57,5	54,8	51,8	48,8	45,8	42,8	39,8

▼**M2**

ID spektrální třídy	Druh provozu	Popis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
205	Přiblížení	2-motorový. S vysokým obtokovým poměrem. Turbodmychadlový	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6	72,0	71,0	70,0	68,9	67,2	65,8	64,4	63,0	62,0	60,6	54,4	48,5	39,0
206	Přiblížení	4-motorový. Turboproudový+ Turbodmychadlový	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	Přiblížení	4-motorový. Turbodmychadlový	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5	71,2	70,5	70,0	68,7	67,1	67,5	69,4	71,1	72,5	65,7	59,3	52,2	45,6
208	Přiblížení	4-motorový. Turboproudový+ Turbodmychadlový	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1	70,1	69,0	70,0	70,9	70,2	70,6	81,3	73,7	62,8	62,6	56,0	49,6	37,9
209	Přiblížení	4-motorový. Turbodmychadlový	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0	69,0	69,0	70,0	72,0	77,0	72,0	72,0	70,0	66,0	63,0	57,0	49,0	38,0
210	Přiblížení	2-motorový. Turbovrtulový	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0	76,0	71,0	70,0	68,0	68,0	65,0	63,0	60,0	56,0	53,0	52,0	42,0	28,0
211	Přiblížení	2-motorový. Turbovrtulový	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5	75,2	71,6	70,0	70,7	69,6	68,6	67,5	67,0	63,9	59,9	53,0	45,7	40,0
212	Přiblížení	2-motorový. Turbovrtulový	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0	77,0	73,0	70,0	77,0	75,0	72,0	70,0	71,0	83,0	75,0	57,0	54,0	45,0

▼**M2**

ID spektrální třídy	Druh provozu	Popis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
213	Přiblížení	4-motorový. Turbovrtulový+ Pístový	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0	68,0	67,0	70,0	69,0	67,0	64,0	60,0	57,0	54,0	49,0	42,0	32,0	20,0
214	Přiblížení	2/4-motorový. Turbovrtulový	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8	59,8	60,8	70,0	67,8	61,8	59,8	56,8	52,8	49,8	47,8	45,8	35,8	27,8
215	Přiblížení	1/2-motorový. Pístový	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0	73,0	71,0	70,0	68,0	66,0	65,0	64,0	60,0	57,0	53,0	49,0	43,0	32,0
216	Přiblížení	2-motorový. Turboproudový+ Turbodmychadlový	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3	70,7	70,3	70,0	69,3	68,0	67,8	66,3	64,4	62,0	57,2	52,2	43,5	33,1
235	Přiblížení	2-motorový. Turbodmychadlový. Business	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9	73,1	71,6	70,0	70,4	67,4	67,4	70,8	69,7	72,1	64,2	56,4	49,6	38,9
236	Přiblížení	2-motorový. Turbodmychadlový. Business	62,7	64,8	63,5	62,6	65,4	66,0	69,0	69,5	70,8	66,5	70,4	69,8	71,2	69,4	68,9	66,0	62,3	61,4	62,1	58,5	58,2	52,7	49,6	40,0
237	Přiblížení	2-motorový. Turbodmychadlový. Business	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5	71,2	70,5	70,0	68,7	67,1	67,5	69,4	71,1	72,5	65,7	59,3	52,2	45,6
238	Přiblížení	2-motorový. Turbodmychadlový. Business	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0	69,0	69,0	70,0	72,0	77,0	72,0	72,0	70,0	66,0	63,0	57,0	49,0	38,0

▼M2

V tomto oddílu jsou uvedeny doplňující údaje pro letadla používaná v rámci všeobecného letectví.

Údaje pro letadla typu GASEPF a GASEPV

Tabulka I-11

Typy letadel GASEPF a GASEPV

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Max. statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/výkon/vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
GASEPF	Jednomotorové letadlo s pevnou vrtulí	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	2 200	2 200	1 160	560	0	GASEPF	Procento	215	109	Prop
GASEPV	Jednomotorové letadlo se stavitelnou vrtulí	Pístový	1	Malá	Všeobecné letectví	3 000	3 000	1 111	790	0	GASEPV	Procento	215	109	Prop

(související spektrální údaje jsou k dispozici v tabulce ANP „Spektrální třídy“)

Tabulka I-12

Údaje o profilu dráhy letu pro letadla typu GASEPF a GASEPV při odletu a při přistání

ID letadla	Druh provozu	ID profilu	Délka úseku	Číslo bodu	Vzdálenost (ft)	Výška nad úrovní letiště (ft)	Skutečná vzdušná rychlost (TAS) (kt)	Procentoo max. statického tahu (%)
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	1	– 114 486,8	6 000,0	109,4	34,21
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	2	– 57 243,4	3 000,0	71,8	37,57
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	3	– 28 621,7	1 500,0	60,0	40,59
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	4	– 19 081,1	1 000,0	59,6	39,85

▼M2

ID letadla	Druh provozu	ID profilu	Délka úseku	Číslo bodu	Vzdálenost (ft)	Výška nad úrovní letiště (ft)	Skutečná vzdušná rychlost (TAS) (kt)	Procentoo max. statického tahu (%)
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	5	0,0	0,0	58,7	38,43
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	6	47,2	0,0	55,7	27,20
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	7	472,0	0,0	30,0	10,00
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	1	– 68 580,3	6 000,0	109,4	18,03
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	2	– 34 290,2	3 000,0	71,8	22,59
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	3	– 17 145,1	1 500,0	60,0	26,14
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	4	– 11 430,1	1 000,0	59,6	25,67
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	5	0,0	0,0	58,7	24,75
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	6	47,2	0,0	55,7	27,20
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	7	472,0	0,0	30,0	10,00
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	1	0,0	0,0	0,0	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	2	972,8	0,0	62,1	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	3	2 077,9	51,4	73,1	96,32
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	4	13 665,7	1 000,0	74,1	98,31
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	5	16 079,7	1 097,7	84,3	86,65
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	6	17 079,7	1 155,4	84,4	81,16
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	7	49 057,1	3 000,0	86,8	84,60
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	8	97 253,2	5 500,0	90,1	89,42
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	9	140 694,0	7 500,0	92,9	93,53
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	10	202 700,4	10 000,0	96,6	99,04
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	1	– 114 486,8	6 000,0	109,4	24,34

▼M2

ID letadla	Druh provozu	ID profilu	Délka úseku	Číslo bodu	Vzdálenost (ft)	Výška nad úrovní letiště (ft)	Skutečná vzdušná rychlost (TAS) (kt)	Procentoo max. statického tahu (%)
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	2	– 57 243,4	3 000,0	79,4	26,37
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	3	– 28 621,7	1 500,0	67,5	45,05
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	4	– 19 081,1	1 000,0	67,0	44,24
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	5	0,0	0,0	66,0	42,66
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	6	42,8	0,0	62,6	31,00
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	7	428,0	0,0	30,0	10,00
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	1	– 68 580,3	6 000,0	109,4	8,70
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	2	– 34 290,2	3 000,0	79,4	12,04
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	3	– 17 145,1	1 500,0	67,5	31,28
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	4	– 11 430,1	1 000,0	67,0	30,72
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	5	0,0	0,0	66,0	29,62
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	6	42,8	0,0	62,6	31,00
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	7	428,0	0,0	30,0	10,00
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	1	0,0	0,0	0,0	163,92
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	2	861,8	0,0	55,6	163,92
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	3	1 302,6	42,7	66,0	138,25
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	4	2 963,7	172,0	90,2	101,67
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	5	9 389,6	1 000,0	91,3	103,50
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	6	10 985,9	1 102,9	101,6	93,36
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	7	11 985,9	1 200,6	101,8	86,89
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	8	30 407,6	3 000,0	104,5	90,57
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	9	57 858,2	5 500,0	108,5	95,72
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	10	81 543,2	7 500,0	111,9	100,13
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	11	113 618,2	10 000,0	116,4	106,03

▼M2

Tabulka I-13

Údaje NPD pro letadla typu GASEPF a GASEPV

ID NPD	Měření hluku	Druh provozu	Nastavení výkonu – procentoo max. statického tahu (%)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GASEPF	LAmax	A	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GASEPF	LAmax	A	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	LAmax	D	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GASEPF	LAmax	D	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	SEL	A	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	A	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPF	SEL	D	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	D	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPV	LAmax	A	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	A	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	LAmax	D	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	D	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	SEL	A	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	A	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9
GASEPV	SEL	D	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	D	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9

▼M2

Údaje o třídách letadel

Skupina letadel	Příklady typů letadel (maximální vzletová hmotnost)
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)

Údaje o hluku a výkonu letadel pro uvedené čtyři třídy jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka I-14

Údaje o hlukových skupinách pro třídy letadel P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

NOISE_ID,C,12	THRSET_TYP,C,1	MODEL_TYPE,C,1	SPECT_APP,N,3,0	SPECT_DEP,N,3,0	SPECT_AFB,N,3,0
P1.0	P	I	215	109	0
P1.1	P	I	215	109	0
P1.2	P	I	215	109	0
P1.3	P	I	215	109	0

ACFT_ID,C,12	ACFT_DESCR,C,40	WGT_CAT,C,1	OWNER_ CAT,C,1	ENG_ TYPE,C,1	NOISE_ CAT,C,1	NOISE_ ID,C,12	NUMB_ ENG,N,1,0	THR_ RESTOR,C,1	MX_GW_ TKO,N,7,0	MX_GW_ LND,N,7,0	MX_DS_ STOP,N,5,0	COEFF_ TYPE,C,1	THR_ STATIC, N,6,0
P1.0	Ultralehká letadla	S	G	P	0	P1.0	1	N	0	0	0	P	100
P1.1	Motorové kluzáky	S	G	P	0	P1.1	1	N	0	0	0	P	100
P1.2	Vrtulové MTOM <= 2 t vlečné kluzáky	S	G	P	0	P1.2	1	N	0	0	0	P	100
P1.3	Vrtulové MTOM <= 2 t	S	G	P	0	P1.3	1	N	0	0	0	P	100

▼M2

Tabulka I-15

Údaje o profilu dráhy letu pro třídy letadel P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3 při přistání a při odletu

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

Tabulka I-16

Údaje o bodech hlukového profilu pro třídy letadel P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	PT_NUM,N,3,0	DISTANCE,N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED,N,5,1	THR_SET,N,9,2	OP_MODE,C,1
P1.0	A	DEFAULT	1	1	– 114 486	6 000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	2	– 18 917,1	1 000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	3	– 15 636,3	828,1	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	4	164	0	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.0	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	2	328,1	0	62,2	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	3	12 986,3	1 000	62,2	100	D

▼M2

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	PT_NUM,N,3,0	DISTANCE,N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED,N,5,1	THR_SET,N,9,2	OP_MODE,C,1
P1.0	D	DEFAULT	1	4	42 000	3 000	65	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	5	200 000	10 000	68	100	D
P1.1	A	DEFAULT	1	1	– 114 486	6 000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	2	– 18 589	1 000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	3	– 15 308,2	828,1	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.1	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	2	656,2	0	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	3	13 314,4	1 000	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	4	43 000	3 000	70	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	5	200 000	10 000	73,9	100	D
P1.2	A	DEFAULT	1	1	– 114 486	6 000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	2	– 18 589	1 000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	3	– 15 308,2	828,1	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	5	1 476,4	0	19,4	30	A
P1.2	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	2	1 312,3	0	62,2	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	3	17 705,8	1 000	62,2	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	4	50 000	3 000	64	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	5	200 000	10 000	66,1	100	D
P1.3	A	DEFAULT	1	1	– 114 486	6 000	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	2	– 18 589	1 000	60,3	70	A

▼M2

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	PT_NUM,N,3,0	DISTANCE,N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED,N,5,1	THR_SET,N,9,2	OP_MODE,C,1
P1.3	A	DEFAULT	1	3	– 15 308,2	828,1	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	5	1 476,4	0	19,4	30	A
P1.3	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	2	820,2	0	70	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	3	10 344	1 000	70	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	4	40 000	3 000	75	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	5	200 000	10 000	83	100	D

Tabulka I-17

Údaje NPD pro třídy letadel P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

NOISE_ ID,C,12	NOISE_ TYPE,C,1	OP_ MODE,C,1	THR_ SET,N,9,2	L_200, N,5,1	L_400, N,5,1	L_630, N,5,1	L_1000, N,5,1	L_2000, N,5,1	L_4000, N,5,1	L_6300, N,5,1	L_10000, N,5,1	L_16000, N,5,1	L_25000, N,5,1
P1.0	M	A	30	55,2	49	44,8	40,4	33,6	26,3	21,2	15,6	9,3	2,8
P1.0	M	A	70	65,2	59	54,8	50,4	43,6	36,3	31,2	25,6	19,3	12,8
P1.0	M	D	88	71,2	65	60,8	56,4	49,6	42,3	37,2	31,6	25,3	18,8
P1.0	M	D	100	75,2	69	64,8	60,4	53,6	46,3	41,2	35,6	29,3	22,8
P1.0	S	A	30	54,7	51,4	49,1	46,7	42,8	38,4	35,2	31,4	27,1	22,3
P1.0	S	A	70	64,7	61,4	59,1	56,7	52,8	48,4	45,2	41,4	37,1	32,3
P1.0	S	D	88	70,7	67,4	65,1	62,7	58,8	54,4	51,2	47,4	43,1	38,3
P1.0	S	D	100	74,7	71,4	69,1	66,7	62,8	58,4	55,2	51,4	47,1	42,3
P1.1	M	A	30	60,2	54	49,8	45,4	38,6	31,3	26,2	20,6	14,3	7,8
P1.1	M	A	70	70,2	64	59,8	55,4	48,6	41,3	36,2	30,6	24,3	17,8
P1.1	M	D	82	74,2	68	63,8	59,4	52,6	45,3	40,2	34,6	28,3	21,8

▼M2

NOISE_ ID,C,12	NOISE_ TYPE,C,1	OP_ MODE,C,1	THR_ SET,N,9,2	L_200, N,5,1	L_400, N,5,1	L_630, N,5,1	L_1000, N,5,1	L_2000, N,5,1	L_4000, N,5,1	L_6300, N,5,1	L_10000, N,5,1	L_16000, N,5,1	L_25000, N,5,1
P1.1	M	D	100	80,2	74	69,8	65,4	58,6	51,3	46,2	40,6	34,3	27,8
P1.1	S	A	30	59,7	56,4	54,1	51,7	47,8	43,4	40,2	36,4	32,1	27,3
P1.1	S	A	70	69,7	66,4	64,1	61,7	57,8	53,4	50,2	46,4	42,1	37,3
P1.1	S	D	82	73,7	70,4	68,1	65,7	61,8	57,4	54,2	50,4	46,1	41,3
P1.1	S	D	100	79,7	76,4	74,1	71,7	67,8	63,4	60,2	56,4	52,1	47,3
P1.2	M	A	30	64,4	58,2	53,9	49,5	42,6	35,1	29,8	24	17,5	10,6
P1.2	M	A	70	74,4	68,2	63,9	59,5	52,6	45,1	39,8	34	27,5	20,6
P1.2	M	D	76	76,4	70,2	65,9	61,5	54,6	47,1	41,8	36	29,5	22,6
P1.2	M	D	100	84,4	78,2	73,9	69,5	62,6	55,1	49,8	44	37,5	30,6
P1.2	S	A	30	63,9	60,5	58,2	55,8	51,8	47,2	43,8	39,8	35,2	30,1
P1.2	S	A	70	73,9	70,5	68,2	65,8	61,8	57,2	53,8	49,8	45,2	40,1
P1.2	S	D	76	75,9	72,5	70,2	67,8	63,8	59,2	55,8	51,8	47,2	42,1
P1.2	S	D	100	83,9	80,5	78,2	75,8	71,8	67,2	63,8	59,8	55,2	50,1
P1.3	M	A	30	66,4	60,2	55,9	51,5	44,6	37,1	31,8	26	19,5	12,6
P1.3	M	A	70	76,4	70,2	65,9	61,5	54,6	47,1	41,8	36	29,5	22,6
P1.3	M	D	76	78,4	72,2	67,9	63,5	56,6	49,1	43,8	38	31,5	24,6
P1.3	M	D	100	86,4	80,2	75,9	71,5	64,6	57,1	51,8	46	39,5	32,6
P1.3	S	A	30	65,9	62,5	60,2	57,8	53,8	49,2	45,8	41,8	37,2	32,1
P1.3	S	A	70	75,9	72,5	70,2	67,8	63,8	59,2	55,8	51,8	47,2	42,1
P1.3	S	D	76	77,9	74,5	72,2	69,8	65,8	61,2	57,8	53,8	49,2	44,1
P1.3	S	D	100	85,9	82,5	80,2	77,8	73,8	69,2	65,8	61,8	57,2	52,1

02002L0049 — CS — 29.07.2021 — 006.001 — 1066

▼M2

Soubor údajů o hluku a výkonu vrtulníků 1

Soubor obsahuje údaje pro pět tříd vrtulníků na základě maximální vzletové hmotnosti (MTOM) vrtulníku:

Tabulka I-18

Soubor údajů 1 pro vrtulníky – popisná tabulka

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Max. statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/ výkon/ vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
H1.0	Vrtulníky s MTOM <= 1 t	Vrtulový	0	0	Vrtulník	0	0	0	100	0	H1.0	Výkon na hřídeli (SHP) (% max. statického tahu)	215	109	Vrtule
H1.1	Vrtulníky s MTOM 1-3 t	Vrtulový	0	0	Vrtulník	0	0	0	100	0	H1.1	Výkon na hřídeli (SHP) (% max. statického tahu)	215	109	Vrtule
H1.2	Vrtulníky s MTOM 3-5 t	Vrtulový	0	0	Vrtulník	0	0	0	100	0	H1.2	Výkon na hřídeli (SHP) (% max. statického tahu)	215	109	Vrtule
H2.1	Vrtulníky s MTOM 5-10 t	Vrtulový	0	0	Vrtulník	0	0	0	100	0	H2.1	Výkon na hřídeli (SHP) (% max. statického tahu)	215	109	Vrtule
H2.2	Vrtulníky s MTOM > 10 t	Vrtulový	0	0	Vrtulník	0	0	0	100	0	H2.2	Výkon na hřídeli (SHP) (% max. statického tahu)	215	109	Vrtule

Tabulka I-19

Soubor údajů 1 pro vrtulníky – Odletové profily

ID letadla	DRUH PROVOZU	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	VZDÁLENOST (ft)	VÝŠKA (ft)	RYCHLOST (kt)	NASTAVENÍ TAHU (%)	REŽIM PROVOZU
H1.0	D	H1.0_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D

▼M2

ID letadla	DRUH PROVOZU	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	VZDÁLENOST (ft)	VÝŠKA (ft)	RYCHLOST (kt)	NASTAVENÍ TAHU (%)	REŽIM PROVOZU
H1.0	D	H1.0_S	1	5	5 687,5	1 000,0	60,3	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	6	8 968,3	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	7	200 000,0	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	5	6 298,3	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	6	9 579,2	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	7	200 000,0	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	5	6 298,3	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	6	9 579,2	1 000,0	75,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	7	200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D

▼M2

ID letadla	DRUH PROVOZU	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	VZDÁLENOST (ft)	VÝŠKA (ft)	RYCHLOST (kt)	NASTAVENÍ TAHU (%)	REŽIM PROVOZU
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

Tabulka I-20

Soubor údajů 1 pro vrtulníky – příletové profily

ID LETADLA	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	VZDÁLENOST	VÝŠKA	RYCHLOST	NASTAVENÍ TAHU	REŽIM PROVOZU
H1.0	A	H1.0_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	2	– 10 836,6	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	3	– 7 555,8	1 000,0	60,3	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	4	– 295,3	44,1	40,8	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	5	– 32,8	9,6	9,7	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A

▼M2

ID LETADLA	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	VZDÁLENOST	VÝŠKA	RYCHLOST	NASTAVENÍ TAHU	REŽIM PROVOZU
H1.0	A	H1.0_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	2	– 8 401,5	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	3	– 5 120,6	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	4	– 295,3	62,0	40,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	5	– 32,8	11,0	9,7	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	2	– 9 604,4	1 000,0	75,8	100,00	A

▼M2

ID LETADLA	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	VZDÁLENOST	VÝŠKA	RYCHLOST	NASTAVENÍ TAHU	REŽIM PROVOZU
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

Tabulka I-21

Soubor údajů 1 pro vrtulníky – hlukové charakteristiky

ID HLUKU	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
H1.0	Vrtulový	I	215	109	0
H1.1	Vrtulový	I	215	109	0
H1.2	Vrtulový	I	215	109	0
H2.1	Vrtulový	I	215	109	0
H2.2	Vrtulový	I	215	109	0

Tabulka I-22

Soubor údajů 1 pro vrtulníky – údaje o hluku, výkonu a vzdálenosti (NPD)

ID HLUKU	TYP HLUKU	OP_MODE	THR_SET	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
H1.0	M	A	80,00	81,3	75,0	70,7	66,3	59,2	51,4	45,6	39,1	31,5	23,1
H1.0	M	A	100,00	84,3	78,0	73,7	69,3	62,2	54,4	48,6	42,1	34,5	26,1
H1.0	M	D	80,00	81,3	75,0	70,7	66,3	59,2	51,4	45,6	39,1	31,5	23,1
H1.0	M	D	100,00	84,3	78,0	73,7	69,3	62,2	54,4	48,6	42,1	34,5	26,1
H1.0	S	A	80,00	82,0	78,6	76,2	73,6	69,2	64,1	60,1	55,3	49,4	42,8

▼M2

ID HLUKU	TYP HLUKU	OP_MODE	THR_SET	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
H1.0	S	A	100,00	85,0	81,6	79,2	76,6	72,2	67,1	63,1	58,3	52,4	45,8
H1.0	S	D	80,00	82,0	78,6	76,2	73,6	69,2	64,1	60,1	55,3	49,4	42,8
H1.0	S	D	100,00	85,0	81,6	79,2	76,6	72,2	67,1	63,1	58,3	52,4	45,8
H1.1	M	A	80,00	86,5	80,2	75,9	71,5	64,4	56,6	50,8	44,3	36,7	28,3
H1.1	M	A	100,00	89,5	83,2	78,9	74,5	67,4	59,6	53,8	47,3	39,7	31,3
H1.1	M	D	80,00	86,5	80,2	75,9	71,5	64,4	56,6	50,8	44,3	36,7	28,3
H1.1	M	D	100,00	89,5	83,2	78,9	74,5	67,4	59,6	53,8	47,3	39,7	31,3
H1.1	S	A	80,00	87,2	83,8	81,4	78,8	74,4	69,3	65,3	60,5	54,6	48,0
H1.1	S	A	100,00	90,2	86,8	84,4	81,8	77,4	72,3	68,3	63,5	57,6	51,0
H1.1	S	D	80,00	87,2	83,8	81,4	78,8	74,4	69,3	65,3	60,5	54,6	48,0
H1.1	S	D	100,00	90,2	86,8	84,4	81,8	77,4	72,3	68,3	63,5	57,6	51,0
H1.2	M	A	80,00	89,1	82,8	78,5	74,1	67,0	59,2	53,4	46,9	39,3	30,9
H1.2	M	A	100,00	92,1	85,8	81,5	77,1	70,0	62,2	56,4	49,9	42,3	33,9
H1.2	M	D	80,00	89,1	82,8	78,5	74,1	67,0	59,2	53,4	46,9	39,3	30,9
H1.2	M	D	100,00	92,1	85,8	81,5	77,1	70,0	62,2	56,4	49,9	42,3	33,9
H1.2	S	A	80,00	89,8	86,4	84,0	81,4	77,0	71,9	67,9	63,1	57,2	50,6
H1.2	S	A	100,00	92,8	89,4	87,0	84,4	80,0	74,9	70,9	66,1	60,2	53,6
H1.2	S	D	80,00	89,8	86,4	84,0	81,4	77,0	71,9	67,9	63,1	57,2	50,6
H1.2	S	D	100,00	92,8	89,4	87,0	84,4	80,0	74,9	70,9	66,1	60,2	53,6
H2.1	M	A	80,00	91,3	85,0	80,7	76,3	69,2	61,4	55,6	49,1	41,5	33,1
H2.1	M	A	100,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.1	M	D	80,00	91,3	85,0	80,7	76,3	69,2	61,4	55,6	49,1	41,5	33,1

▼M2

ID HLUKU	TYP HLUKU	OP_MODE	THR_SET	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
H2.1	M	D	100,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.1	S	A	80,00	92,0	88,6	86,2	83,6	79,2	74,1	70,1	65,3	59,4	52,8
H2.1	S	A	100,00	95,0	91,6	89,2	86,6	82,2	77,1	73,1	68,3	62,4	55,8
H2.1	S	D	80,00	92,0	88,6	86,2	83,6	79,2	74,1	70,1	65,3	59,4	52,8
H2.1	S	D	100,00	95,0	91,6	89,2	86,6	82,2	77,1	73,1	68,3	62,4	55,8
H2.2	M	A	80,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.2	M	A	100,00	97,3	91,0	86,7	82,3	75,2	67,4	61,6	55,1	47,5	39,1
H2.2	M	D	80,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.2	M	D	100,00	97,3	91,0	86,7	82,3	75,2	67,4	61,6	55,1	47,5	39,1
H2.2	S	A	80,00	95,0	91,6	89,2	86,6	82,2	77,1	73,1	68,3	62,4	55,8
H2.2	S	A	100,00	98,0	94,6	92,2	89,6	85,2	80,1	76,1	71,3	65,4	58,8
H2.2	S	D	80,00	95,0	91,6	89,2	86,6	82,2	77,1	73,1	68,3	62,4	55,8
H2.2	S	D	100,00	98,0	94,6	92,2	89,6	85,2	80,1	76,1	71,3	65,4	58,8

Soubor údajů o hluku a výkonu vrtulníků 2

Soubor obsahuje údaje pro tři třídy vrtulníků na základě maximální vzletové hmotnosti vrtulníku:

1. Lehký vrtulník (LHEL) MTOM < 3 000 kg

2. Střední vrtulník (MHEL) 3 000 kg < MTOM < 6 000 kg

3. Těžký vrtulník (THEL) MTOM > 6 000 kg

Standardní příletové a odletové profily dráhy letu jsou uvedeny jako profily v pevných bodech. Standardní odletové profily dráhy letu předpokládají stoupání na výšku vodorovného letu 1 000 stop (305 m) pro každou třídu vrtulníku. V případě, že se část vodorovného letu při odletu nebo příletu místně od těchto hodnot liší, doporučuje se, aby se standardní profily přizpůsobily místním okolnostem.

02002L0049 — CS — 29.07.2021 — 006.001 — 1073

▼M2

Tabulka I-23

Soubor údajů 2 pro vrtulníky – popisná tabulka

ID letadla	Popis	Typ motoru	Počet motorů	Hmotnostní třída	Vlastnická kategorie	Maximální celková vzletová hmotnost (lb)	Maximální celková přistávací hmotnost (lb)	Maximální přistávací vzdálenost (ft)	Max. statický tah na úrovni moře (lb)	Kapitola hluku	ID NPD (Hluk/ výkon/ vzdálenost)	Výkonový parametr	ID spektrální třídy přiblížení	ID spektrální třídy odletu	Identifikátor boční směrovosti
LHEL	Vrtulníky s MTOM <= 1 t	Turbovrtulový	0	0	Vrtulník	0	0	0	100	0	LHEL	Výkon na hřídeli (SHP) (% max. statického tahu)	215	112	Vrtule
MHEL	Vrtulníky s MTOM 1-3 t	Turbovrtulový	0	0	Vrtulník	0	0	0	100	0	MHEL	Výkon na hřídeli (SHP) (% max. statického tahu)	215	112	Vrtule
THEL	Vrtulníky s MTOM 3-5 t	Turbovrtulový	0	0	Vrtulník	0	0	0	100	0	THEL	Výkon na hřídeli (SHP) (% max. statického tahu)	215	112	Vrtule

Tabulka I-24

Soubor údajů 2 pro vrtulníky – odletové profily

ID letadla	Druh provozu	ID profilu	Délka úseku	Číslo bodu	Vzdálenost (ve stopách)	Výška (ve stopách)	TAS (v uzlech)	Korigovaný čistý tah(%)	REŽIM PROVOZU
LHEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	3	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	5	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	5	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	5	561	30	50	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	6	2 297	515	70	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	7	4 032	1 001	90	70	D
LHEL	D	DEFAULT	1	8	7 014	1 001	100	70	D
LHEL	D	DEFAULT	1	9	10 000	1 001	110	70	D

▼M2

ID letadla	Druh provozu	ID profilu	Délka úseku	Číslo bodu	Vzdálenost (ve stopách)	Výška (ve stopách)	TAS (v uzlech)	Korigovaný čistý tah(%)	REŽIM PROVOZU
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

Tabulka I-25

Soubor údajů 2 pro vrtulníky – příletové profily

ID letadla	Druh provozu	ID profilu	Délka úseku	Číslo bodu	Vzdálenost (ve stopách)	Výška (ve stopách)	TAS (v uzlech)	Korigovaný čistý tah(%)	REŽIM PROVOZU
LHEL	D	DEFAULT	1	3	– 50 003	1 000	115	70	X
LHEL	D	DEFAULT	1	4	– 9 332	1 000	113	70	X
LHEL	D	DEFAULT	1	5	– 6 340	686	110	80	A

▼M2

ID letadla	Druh provozu	ID profilu	Délka úseku	Číslo bodu	Vzdálenost (ve stopách)	Výška (ve stopách)	TAS (v uzlech)	Korigovaný čistý tah(%)	REŽIM PROVOZU
LHEL	D	DEFAULT	1	6	– 4 029	443	95	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	7	– 1 686	197	80	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	8	– 843	108	60	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	0	20	5	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	102	0	3	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	121	0	1	80	A
MHEL	D	DEFAULT	1	2	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	3	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	4	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	5	– 28 504	1 000	100	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	6	– 22 145	1 000	90	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	7	– 15 784	1 000	80	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 9 426	1 000	70	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 5 153	551	60	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 750	89	50	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 62	16	20	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	0	10	5	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	102	0	2	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	121	0	1	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 28 504	1 000	100	75	X

▼M2

ID letadla	Druh provozu	ID profilu	Délka úseku	Číslo bodu	Vzdálenost (ve stopách)	Výška (ve stopách)	TAS (v uzlech)	Korigovaný čistý tah(%)	REŽIM PROVOZU
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

Tabulka I-26

Soubor údajů 2 pro vrtulníky – hlukové charakteristiky

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

Tabulka I-27

Údaje o hluku, výkonu a vzdálenosti (NPD) pro tři třídy vrtulníků

Identifikátor NPD	Deskriptor hluku	Nastavení výkonu	Provozní režim	L _200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
LHEL	MAX	80	A	84,6	79,1	75,7	71,6	65,8	60,1	56	48,8	41,6	34,4
LHEL	MAX	70	X	88,4	82,9	79,5	75,6	70,3	65	61,6	55,4	49,2	43

▼**M2**

Identifikátor NPD	Deskriptor hluku	Nastavení výkonu	Provozní režim	L _200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
LHEL	MAX	60	D	83,6	78,2	75,1	70,3	66,5	61,7	58,9	53,3	47,7	42,1
LHEL	MAX	50	S	91,7	85,3	81,5	76,5	69,4	61,5	56,5	49,6	42,7	35,8
LHEL	SEL	80	A	90,5	87,1	84,9	82,1	77,6	72,1	67,9	62,4	56,9	51,4
LHEL	SEL	70	X	90,4	87	84,7	81,9	77,5	72	68,1	62,9	57,7	52,5
LHEL	SEL	60	D	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
LHEL	SEL	50	S	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
MHEL	MAX	50	D	91,8	85,2	80,6	75,7	67,5	58,1	51,2	42,6	34	25,4
MHEL	MAX	60	A	90,2	83,9	80	75,3	68,4	60,9	55,8	49,5	43,2	36,9
MHEL	MAX	75	X	92,4	86	82	77,2	70	62,3	57,1	50,8	44,5	38,2
MHEL	SEL	50	D	91,2	87,2	84,8	80,8	75	68,1	63,7	57,6	51,5	45,4
MHEL	SEL	60	A	94,2	90,1	88,1	84,7	80	74,7	71,3	66	60,7	55,4
MHEL	SEL	75	X	89,3	85,3	82,8	78,9	73,1	66,6	62,6	57	51,4	45,8
THEL	MAX	50	D	91,2	85,2	81,7	76,3	68,8	60,4	54,9	46	37,1	28,2
THEL	MAX	60	A	90	84,1	80,7	75,5	68,5	60,6	55,3	48	40,7	33,4
THEL	MAX	75	X	92,4	86,4	82,9	77,5	70,1	61,6	55,7	48,1	40,5	32,9
THEL	MAX	100	S	100,2	93,8	90,3	84,9	77,5	69,3	64,3	56,5	48,7	40,9
THEL	SEL	50	D	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9
THEL	SEL	60	A	91,6	88,2	86,4	83,2	78,8	73,7	70	64,7	59,4	54,1
THEL	SEL	75	X	94	90,5	88,6	85,2	80,5	74,7	70,4	64,8	59,2	53,6
THEL	SEL	100	S	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9

02002L0049 — CS — 29.07.2021 — 006.001 — 1078

▼M5

PŘÍLOHA III

METODY HODNOCENÍ ŠKODLIVÝCH ÚČINKŮ

(podle čl. 6 odst. 3)

1. **Soubor škodlivých účinků**

Pro účely hodnocení škodlivých účinků se vezme v úvahu následující:

— ischemická choroba srdeční odpovídající kódům BA40 až BA6Z Mezinárodní klasifikace nemocí MKN-11 vytvořené Světovou zdravotnickou organizací,

— silné obtěžování hlukem,

— silné rušení spánku.

2. **Výpočet škodlivých účinků**

Škodlivé účinky se vypočítají jedním z těchto způsobů:

— relativní riziko (RR) škodlivého účinku definované jako

$$RR = \left(\frac{\begin{array}{c}Pravděpodobnost\ výskytu\ škodlivého\ účinku \\ v\ populaci\ vystavené \\ konkrétní\ hladině\ hluku\ ve\ venkovním\ prostředí\end{array}}{\begin{array}{c}Pravděpodobnost\ výskytu\ škodlivého\ účinku \\ v\ populaci\ \boldsymbol{ne}vystavené \\ hluku\ ve\ venkovním\ prostředí\end{array}} \right)$$

(vzorec 1)

— absolutní riziko (AR) škodlivého účinku definované jako

$$AR = \left(\begin{array}{c}Výskyt\ škodlivého\ účinku \\ v\ populaci\ vystavené \\ konkrétní\ hladině\ hluku\ ve\ venkovním\ prostředí\end{array} \right)$$

(vzorec 2)

▼C2

2.1 **Ischemická choroba srdeční**

Pro výpočet relativního rizika (RR), pokud jde o škodlivý účinek ischemické choroby srdeční a míru incidence *(i)*, se použijí tyto vztahy mezi dávkou a účinkem:

$$RR_{IHD,i,road} = \begin{cases} e^{\left[\left(^{ln(1.08)}/_{10}\right)*(L_{den}-53)\right]} & pokud\ L_{den}\ je\ vyšší\ než\ 53\ dB \\ 1 & pokud\ L_{den}\ je\ rovno\ nebo\ nižší\ než\ 53\ dB \end{cases}$$

(vzorec 3)

pro hluk ze silniční dopravy.

▼M5

2.2 **Silné obtěžování hlukem**

Pro výpočet absolutního rizika (AR), pokud jde o škodlivý účinek silného obtěžování hlukem, se použijí tyto vztahy mezi dávkou a účinkem:

▼**M5**

$$AR_{HA,road} = \left(78.9270 - 3.1162 * L_{den} + 0.0342 * {L_{den}}^2\right)\Big/_{100}$$ (vzorec 4)

pro hluk ze silniční dopravy,

$$AR_{HA,rail} = \left(38.1596 - 2.05538 * L_{den} + 0.0285 * {L_{den}}^2\right)\Big/_{100}$$ (vzorec 5)

pro hluk z železniční dopravy,

$$AR_{HA,air} = \left(-50.9693 + 1.0168 * L_{den} + 0.0072 * {L_{den}}^2\right)\Big/_{100}$$ (vzorec 6)

pro hluk z letecké dopravy.

2.3 **Silné rušení spánku**

Pro výpočet absolutního rizika (AR), pokud jde o škodlivý účinek silného rušení spánku, se použijí tyto vztahy mezi dávkou a účinkem:

$$AR_{HSD,road} = \left(19.4312 - 0.9336 * L_{night} + 0.0126 * {L_{night}}^2\right)\Big/_{100}$$ (vzorec 7)

pro hluk ze silniční dopravy,

$$AR_{HSD,rail} = \left(67.5406 - 3.1852 * L_{night} + 0.0391 * {L_{night}}^2\right)\Big/_{100}$$ (vzorec 8)

pro hluk z železniční dopravy,

$$AR_{HSD,air} = \left(16.7885 - 0.9293 * L_{night} + 0.0198 * {L_{night}}^2\right)\Big/_{100}$$ (vzorec 9)

pro hluk z letecké dopravy.

3. **Hodnocení škodlivých účinků**

3.1 Expozice obyvatelstva se hodnotí pro každý zdroj hluku a škodlivý účinek zvlášť. Pokud jsou tytéž osoby současně vystaveny různým zdrojům hluku, je obecným pravidlem, že se škodlivé účinky nesmí kumulovat. Účinky však mohou být porovnávány za účelem zhodnocení relativního významu každého hluku.

3.2 **Hodnocení pro ischemickou chorobu srdeční**

3.2.1 **U ischemické choroby srdeční v případě hluku ze železniční a letecké dopravy** se odhaduje, že obyvatelům, kteří byli vystaveni vyšším než přiměřeným hladinám L_{den}, hrozí zvýšené riziko této choroby, přičemž přesný počet *N* případů ischemické choroby srdeční nelze vypočítat.

▼M5

3.2.2 **U ischemické choroby srdeční v případě hluku ze silniční dopravy** se podíl případů konkrétního škodlivého účinku v populaci vystavené relativnímu riziku, u něhož se vychází z toho, že je způsobeno hlukem ve venkovním prostředí, vypočítá pro zdroj hluku *x* (silniční dopravu), škodlivý účinek *y* (ischemickou chorobu srdeční) a incidenci *i* pomocí vzorce:

▼C3

$$PAF_{x,y} = \left(\frac{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)]}{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)] + 1} \right) \text{ (vzorec 10)}$$

▼M5

kde:

— $PAF_{x,y}$ je podíl přiřaditelný populaci,

— soubor hlukových pásem *j* je tvořen jednotlivými pásmy o rozsahu nejvýše 5 dB (např.: 50–51 dB, 51–52 dB, 52–53 dB atd. nebo 50–54 dB, 55–59 dB, 60–64 dB atd.),

— p_j je podíl celkové populace *P* v hodnocené oblasti, která je vystavena expozičnímu pásmu *j*, jež je spojováno s daným relativním rizikem konkrétního škodlivého účinku $RR_{j,x,y}$. $RR_{j,x,y}$ se vypočítá pomocí vzorců uvedených v bodě 2 této přílohy pro prostřední hodnotu každého hlukového pásma (např.: v závislosti na dostupnosti údajů pro hodnotu 50,5 dB v případě hlukového pásma vymezeného mezi 50–51 dB nebo 52 dB v případě hlukového pásma 50–54 dB).

3.2.3 **U ischemické choroby srdeční v případě hluku ze silniční dopravy se celkový počet *N* případů ischemické choroby srdeční** (osob postižených škodlivým účinkem *y*; počet přiřaditelných případů) v důsledku působení zdroje *x* rovná:

$N_{x,y} = PAF_{x,y,i} * I_y * P$ (vzorec 11)

pro hluk ze silniční dopravy,

kde:

— $PAF_{x,y,i}$ se vypočítá pro incidenci *i*,

— *Iy* je míra incidence ischemické choroby srdeční v hodnocené oblasti, kterou lze získat ze statistik o zdraví v regionu nebo zemi, kde se daná oblast nachází,

— *P* je celkový počet obyvatel v hodnocené oblasti (součet obyvatel v různých hlukových pásmech).

3.3 **U silného obtěžování a silného rušení spánku hlukem ze silniční, železniční a letecké dopravy se celkový počet *N* osob postižených škodlivým účinkem *y*** (počet přiřaditelných případů) z důvodu působení zdroje *x* pro každou kombinaci zdroje hluku (silniční, železniční nebo letecké dopravy) a škodlivého účinku *y* (silného obtěžování hlukem, silného rušení spánku) rovná:

$N_{x,y} = \sum_j [n_j * AR_{j,x,y}]$ (vzorec 12)

kde:

— – $AR_{x,y}$ je absolutní riziko relevantního škodlivého účinku (silného obtěžování hlukem, silného rušení spánku), které se vypočítá pomocí vzorců uvedených v bodě 2 této přílohy pro prostřední hodnotu každého hlukového pásma (např.: v závislosti na dostupnosti údajů pro hodnotu 50,5 dB v případě hlukového pásma vymezeného mezi 50–51 dB nebo 52 dB v případě hlukového pásma 50–54 dB),

— n_j je počet osob, které jsou vystaveny expozičnímu pásmu *j*.

▼M5

4. **Budoucí revize**

Vztahy mezi dávkou a účinkem, které budou zavedeny budoucími revizemi této přílohy, se budou týkat zejména:

— vztahu mezi podrážděním hlukem a indikátorem L_{den} u hluku z průmyslové činnosti,

— vztahu mezi rušením spánku a indikátorem L_{night} u hluku z průmyslové činnosti.

Podle potřeby by mohly být popsány specifické vztahy mezi dávkou a účinkem u:

— obydlí se zvláštní ochranou proti hluku, jak je definováno v příloze VI,

— obydlí s tichou fasádou, jak je definováno v příloze VI,

— rozdílných klimat/rozdílných kultur,

— zranitelných skupin populace,

— hluku z průmyslové činnosti s tónovými složkami,

— impulsního hluku z průmyslové činnosti a dalších speciálních případů.

▼B

PŘÍLOHA IV

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STRATEGICKÉ HLUKOVÉ MAPOVÁNÍ

podle článku 7

1. Strategická hluková mapa je prezentací údajů o jednom z těchto hledisek:

   — stávající, předchozí nebo předpokládaná hluková situace vyjádřená pomocí hlukového indikátoru,

   — překročení mezní hodnoty,

   — odhadovaný počet obydlí, škol a nemocnic ve vymezené oblasti, které jsou vystaveny specifickým hodnotám hlukového indikátoru,

   — odhadovaný počet osob vystavených hluku v oblasti zasažené hlukem.

2. Strategické hlukové mapy mohou být prezentovány veřejnosti:

   — graficky,

   — číselnými údaji v tabulkách,

   — číselnými údaji v elektronické formě.

3. Strategické hlukové mapy pro aglomerace kladou zvláštní důraz na hluk vyzařovaný těmito zdroji:

   — silniční doprava,

   — železniční doprava,

   — letiště,

   — místa průmyslové činnosti, včetně přístavů.

4. Strategické hlukové mapování se bude využívat pro tyto účely:

   — příprava údajů předkládaných Komisi v souladu s čl. 10 odst. 2 a přílohou VI,

   — jako zdroj informací pro obyvatelstvo v souladu s článkem 9,

   — jako východisko pro akční plány v souladu s článkem 8.

   Každé toto použití vyžaduje odlišný typ strategické hlukové mapy.

5. Minimální požadavky pro strategické hlukové mapy týkající se údajů zasílaných Komisi jsou stanoveny v odstavcích 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 a 2.7 přílohy VI.

6. Pro účely informování veřejnosti v souladu s článkem 9 a pro vypracování akčních plánů v souladu s článkem 8 musí být poskytnuty dodatečné a podrobnější informace, jako jsou:

   — grafické výstupy,

   — mapy znázorňující překročení mezních hodnot,

   — diferenční mapy, na kterých se stávající situace porovnává s různými možnými budoucími situacemi,

   — mapy ukazující případně hodnotu hlukového indikátoru v jiné výšce, než je výška 4 m nad terénem.

   Členské státy mohou stanovit pravidla pro typy a formáty těchto hlukových map.

▼B

7. Strategické hlukové mapy pro místní nebo vnitrostátní použití musí být vypracovány pro výšku 4 m a rozsahy hodnot indikátorů L_{den} a L_{night} po 5 dB tak, jak je definováno v příloze VI.

8. Pro aglomerace musí být vypracovány samostatné strategické hlukové mapy pro hluk pocházející ze silniční dopravy, železniční dopravy, letecké dopravy a pro průmyslový hluk. Mohou být doplněny mapami pro další zdroje hluku.

9. Komise může v souladu s čl. 13 odst. 2 vypracovat pokyny poskytující další vodítko pro hlukové mapy, způsob hlukového mapování a použité programové vybavení.

▼B

PŘÍLOHA V

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO AKČNÍ PLÁNY

podle článku 8

1. Akční plán musí zahrnovat alespoň tyto prvky:

   — popis aglomerace, hlavních silnic, hlavních železničních tratí nebo hlavních letišť a dalších uvažovaných zdrojů hluku,

   — odpovědný orgán,

   — právní základ a kontext,

   — všechny platné mezní hodnoty podle článku 5,

   — souhrn výsledků hlukového mapování,

   — vyhodnocení odhadu počtu osob vystavených hluku, vymezení problémů a situací, které je třeba zlepšit,

   — záznamy konzultací s veřejností, organizovaných v souladu s čl. 8 odst. 7,

   — všechna opatření ke snížení hluku, která jsou již v platnosti, a všechny připravované projekty,

   — opatření, která příslušné orgány hodlají přijmout v příštích pěti letech, včetně všech opatření na ochranu tichých oblastí,

   — dlouhodobou strategii,

   — finanční informace (jsou-li k dispozici): rozpočty, hodnocení efektivnosti nákladů, hodnocení nákladů a přínosů,

   — předpokládaná ustanovení potřebná pro vyhodnocování výsledků a provedení akčního plánu.

2. Opatření, která příslušné orgány hodlají přijmout v oblastech své příslušnosti, mohou například zahrnovat:

   — plánování dopravy,

   — územní plánování,

   — technická opatření u zdrojů hluku,

   — výběr méně hlučných zdrojů,

   — omezení přenosu zvuku,

   — regulativní nebo ekonomická opatření nebo podněty.

3. Každý akční plán by měl obsahovat odhady vyjadřující omezení počtu postižených osob (obtěžování hlukem, rušení spánku a další účinky).

4. Komise může v souladu s čl. 13 odst. 2 vypracovat pokyny poskytující další vodítka pro akční plány.

▼B

PŘÍLOHA VI

ÚDAJE, KTERÉ MAJÍ BÝT PŘEDLOŽENY KOMISI

podle článku 10

Komisi mají být předloženy tyto údaje:

1. **Pro aglomerace**

1.1 Stručný popis aglomerace: poloha, velikost, počet obyvatel.

1.2 Odpovědný orgán.

1.3 Programy ochrany před hlukem, které byly uskutečněny v minulosti, a současná protihluková opatření.

1.4 Použité metody výpočtu nebo měření.

1.5 Odhadovaný počet osob (ve stovkách) žijících v obydlích, která jsou ve výšce 4 m nad zemí u nejvíce exponované fasády vystaveny následujícím rozsahům hodnot L_{den} (v dB): 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75, zjištěným odděleně pro hluk ze silniční, železniční a letecké dopravy a z průmyslových zdrojů. Hodnoty musí být zaokrouhleny na nejbližší stovku (např. 5 200 = mezi 5 150 a 5 249; 100 = mezi 50 a 149; 0 = méně než 50).

Kromě toho by se, podle vhodnosti a dostupnosti takových informací, mělo uvést, kolik osob ve výše uvedených kategoriích žije v obydlích, která mají:

— zvláštní ochranu proti hodnocenému hluku, čímž se rozumí speciální ochrana objektu proti jednomu nebo více typům hluku v životním prostředí, v kombinaci s takovými ventilačními nebo klimatizačními zařízeními, aby bylo možné zachovat vysoké hodnoty protihlukové ochrany,

— tichou fasádu, čímž se rozumí fasáda obydlí, u které hodnota L_{den} ve výšce čtyř metrů nad zemí a dva metry před fasádou je pro hluk ze specifického zdroje o více než 20 dB nižší než u fasády, která má nejvyšší hodnotu L_{den}.

Také by měly být poskytnuty údaje o tom, jak k výše uvedenému hluku přispívají hlavní silnice, hlavní železniční trati a hlavní letiště, jak jsou definovány v článku 3.

1.6 Odhadovaný celkový počet osob (ve stovkách) žijících v obydlích, která jsou ve výšce 4 m nad zemí u nejvíce exponované fasády vystaveny následujícím rozsahům hodnot L_{night} (v dB): 50-54, 55-54, 60-64, 65-69, >70, zjištěným odděleně pro hluk ze silniční, železniční a letecké dopravy a z průmyslových zdrojů. Tyto údaje musí být přede dnem stanoveným v čl. 11 odst. 1 posuzovány také pro rozsah 45-49 dB.

Kromě toho by se, podle vhodnosti a dostupnosti takových informací, mělo uvést, kolik osob ve výše uvedených kategoriích žije v obydlích, která mají:

— zvláštní ochranu proti hodnocenému hluku, jak je definována v bodu 1.5,

— tichou fasádu, jak je definována v bodu 1.5.

Rovněž musí být poskytnuty údaje o tom, jak k výše uvedenému hluku přispívají hlavní silnice, hlavní železniční trati a hlavní letiště.

▼B

1.7 V případě grafického znázornění musí strategické hlukové mapy ukazovat minimálně izofony 60, 65, 70 a 75 dB.

1.8 Souhrn akčního plánu zahrnující všechna důležitá hlediska uvedená v příloze V, v rozsahu nepřesahujícím deset stran textu.

2. **Pro hlavní silnice, hlavní železniční trati a hlavní letiště**

2.1 Obecný popis silnic, železničních tratí nebo letišť: poloha, velikost a údaje o dopravním provozu.

2.2 Charakteristika okolí: aglomerace, vesnice, venkov nebo jiné okolí, informace o využití území a o dalších velkých zdrojích hluku.

2.3 Programy protihlukové ochrany, které byly uskutečněny v minulosti a současná protihluková opatření.

2.4 Použité metody výpočtu nebo měření.

2.5 Odhadovaný celkový počet osob (ve stovkách) žijících mimo aglomerace v obydlích, která jsou ve výšce 4 m nad zemí a u nejvíce exponované fasády vystaveny následujícím rozsahům hodnot L_{den} (v dB): 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75.

Kromě toho by se, podle vhodnosti a dostupnosti takových informací, mělo uvést, kolik osob ve výše uvedených kategoriích žije v obydlích, která mají:

— zvláštní ochranu proti hodnocenému hluku, jak je definována v odstavci 1.5,

— tichou fasádu, jak je definována v odstavci 1.5.

2.6 Odhadovaný celkový počet osob (ve stovkách) žijících mimo aglomerace v obydlích, která jsou ve výšce 4 m nad zemí a u nejvíce exponované fasády vystaveny následujícím rozsahům hodnot L_{night} (v dB): 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70. Tyto údaje musí být přede dnem stanoveným v čl. 11 odst. 1 vyhodnoceny také pro rozsah 45-49 dB.

Kromě toho by se, podle vhodnosti a dostupnosti takových informací, mělo uvést, kolik osob ve výše uvedených kategoriích žije v obydlích, která mají:

— zvláštní ochranu proti hodnocenému hluku, jak je definována v odstavci 1.5,

— tichou fasádu, jak je definována v odstavci 1.5.

2.7 Celková plocha (v km^2) vystavená hodnotám L_{den} vyšším než 55, 65 a 75 dB v tomto pořadí. Musí být také uveden odhadovaný celkový počet obydlí (ve stovkách) a odhadovaný celkový počet osob (ve stovkách), žijících v každé z těchto oblastí. Tyto údaje se vztahují k aglomeracím.

Na jedné nebo více mapách, které podávají informace o poloze vesnic, měst a aglomerací, musí být také znázorněny izofony 55 a 65 dB.

2.8 Souhrn akčního plánu zahrnující všechny důležité aspekty uvedené v příloze V, v rozsahu nepřesahujícím 10 stran textu.

▼M3

3. **Mechanismus výměny informací**

Komise, jíž je nápomocna Evropská agentura pro životní prostředí, prováděcími akty vytvoří mechanismus pro povinnou výměnu digitálních informací ke sdílení informací ze strategických hlukových map a shrnutí akčních plánů, jak je uvedeno v čl. 10 odst. 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.